

Flughafenausbau Frankfurt

Letzte Chance für Einwendungen

Erneute Auslegung der Unterlagen

Voraussichtlich vom 23. März 2007 an bis einschließlich zum 23. April 2007 werden die geänderten Planfeststellungsunterlagen zum Ausbau des Frankfurter Flughafens für die Bevölkerung erneut ausgelegt. Nicht zuletzt die Argumente der mehr als 127.000 Einwendungen von Bürgerinnen und Bürgern, Bürgerinitiativen und der Aktion Zukunft-Rhein-Main, dem Zusammenschluss von Städten und Kommunen des Rhein-Main-Gebietes und des Landkreises Groß-Gerau sowie dem BUND machten die Erstellung völlig neuer Gutachten aufgrund erhöhter Flugbewegungs-Prognosen notwendig.

Offensichtlich wird in den neuen Planunterlagen die zunehmende Lärmbelastung der Region, die bei einem Ausbau die Folge wäre, deutlicher als zuvor. Dass die Belastung in der Region steigen wird, kann nicht mehr länger verschleiert werden. Wie hoch sie beim Bau einer neuen Bahn auch nach dem Jahr 2020 tatsächlich steigen kann, wird allerdings nicht erwähnt.

Erstmals erfolgt die Offenlage auch in Bickenbach, Dieburg, Mühlthal und Seeheim-Jugenheim (Darmstadt-Dieburg) sowie in Bad Vilbel in der Wetterau und Niederdorfelden (Main-Kinzig).

Diese neuen Kommunen sowie Bürgerinnen und Bürger haben dann vier Wochen Zeit, sich die mehr als 65 Ordner anzuschauen und weitere zwei Wochen bis zum 7. Mai 2007, Einwendungen zu erheben.

Bereits ergangene Einwendungen bleiben gültig

Die schon während der erfolgten Auslegung (17. Januar 2005 bis 12. September 2005) erhobenen Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger bleiben vollumfänglich gültig.

Diese Einwendungen können aber noch um neue Erkenntnisse oder Belange (beispielsweise Beeinträchtigung der Gesundheit und Konzentrationsfähigkeit insbesondere bei Kindern durch erhöhten Lärm, die Luftschadstoffbelastung oder erhöhte Wertminderung von Immobilienbesitz, verringerte Mieteinnahmen) ergänzt werden. Belange, wodurch die Bürgerinnen und Bürger sich bisher weniger oder gar nicht betroffen fühlten, deren Zusatzbelastung aber durch die geänderten Planunterlagen deutlich wird.

Auch Befürworter des Ausbaus sollten ihre Belange geltend machen

Wer es bisher versäumte, seine persönlichen Belange der Anhörungsbehörde vorzutragen, da er/sie sich nicht vom Flughafenausbau betroffen fühl-

te, kann das jetzt in den angegebenen Fristen - spätestens bis zum 7. Mai 2007 - noch tun.

Auch Befürworter des Ausbaus sollten ihre Belange geltend machen.

Denn: Lärm und Luftbelastung durch Schadstoffe macht alle Menschen (auf Dauer) krank, beeinträchtigt die Gesundheit und die Konzentrationsfähigkeit. Beantragen Sie daher passiven Lärmschutz (wie Lärmschutzfenster mit automatischer Lüftungsanlage) und aktiven Lärmschutz (wie andere Start- und Landeverfahren, leisere, emissionsreduzierte Maschinen, ein Nachtflugverbot, das seinen Namen auch verdient).

Und Lärm verringert den Wert Ihres (Miet-) Hauses, Ihrer Eigentumswohnung und damit ggf. Ihrer Einnahmen. Fluglärm verhindert in den großflächigen Bauverbotszonen in der Region eine Bebauung vielleicht auch Ihres Grundstückes außerhalb des jetzigen

Siedlungsbereiches, da die gesundheitliche Belastung zu groß wäre. Daher: machen Sie diese Wertverluste geltend. Egal, wie Sie zum Ausbau stehen.



Versäumen Sie diese letzte Chance nicht, denn es gibt keine Gelegenheit in diesem Verfahren mehr, Ihre Belange geltend zu machen! Mustertext ab 23. März: www.bund-hessen.de

Die folgenden Texte sind einem Faltblatt „Stoppt diesen Irrsinn - Noch ist es möglich“ des Bündnisses der Bürgerinitiativen entnommen, welches Sie am Infostand oder auch im Internet erhalten könnt. www.flughafen-bi.de

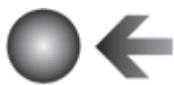
Krakenartig Das Krebsgeschwür Flughafen

Der Flughafen frisst sich wie ein Krebsgeschwür krakenartig in das Umland. Er vernichtet Bannwald und zerstört die Lebensqualität der betroffenen Kommunen. Die mit dem Ausbau einhergehenden gesundheitlichen Belastungen

Hunderttausender Menschen durch Lärm und Schadstoffe werden billiger in Kauf genommen. Wer es sich leisten kann zieht weg, Kinder nehmen ihr Erbe nicht mehr an. In wenigen Jahren haben wir ein riesiges flughafenabhängiges Gewerbegebiet mit absinkendem sozialem Niveau, die Slums von morgen.



Flugspuraufzeichnung



Einäugige Politik

Die Politik setzt einseitig auf kurzfristiges Wachstum von Lufthansa und Fraport. Sie propagiert, dass davon die Allgemeinheit profitiert. Sie lässt sich vor den Karren dieser beiden Konzerne spannen und übersieht dabei, dass der langfristige volkswirtschaftliche Schaden für die Region durch diese einseitige Standortpolitik den erhofften kurzfristigen Nutzen bei weitem überwiegt.

Es mangelt an Mut und Weitblick

Rhein-Main möchte zu den führenden Dienstleistungs- und Forschungsstandorten in Deutschland, wenn nicht sogar in Europa gehören. Dieser Anspruch steht und fällt mit der Bereitschaft hochqualifizierter Menschen hier zu leben. Bei Ansiedlungs- und Erweiterungsentscheidungen spielen heute die Umwelt- und Lebensqualität, die sogenannten weichen Faktoren, eine immer bedeutendere Rolle. Zahlreiche Unternehmenszentralen haben trotz der hervorragenden Verkehrsverbindungen des internationalen Flughafens in den letzten Jahren die Region verlassen (z.B. Hoechst/Aventis, Linde, Lurgi, Degussa, Altana ...)

Falsche Standortpolitik

Noch gehört das Rhein-Main-Gebiet zu den Regionen mit den höchsten Pro-Kopf-Einkommen. Eine vorrausschauende Standortpolitik fördert die Ansiedlung gut zahlender Unternehmen. Stattdessen setzt man auf den Flughafenausbau, bei dem - wenn überhaupt - Jobs auf niedrigstem Niveau entstehen. Dagegen hat man für 650 Millionen Euro Steuergelder die Ticona vertrieben. 1000 gut bezahlte Arbeitsplätze wurden für den Ausbau geopfert.

Steuergelder missbraucht

Die Gesamtkosten werden inzwischen auf 5 bis 6 Mrd. Euro geschätzt. Da sich Fraport zum größten Teil im öffentlichen Besitz befindet, wird der Ausbau indirekt aus unseren Steuergeldern mitfinanziert. Mit so viel Geld könnte man zukunftssträchtigere Arbeitsplätze schaffen. Deutschlands Zukunft liegt in der Wissensgesellschaft und dem Dienst am Menschen, in Bildung, Forschung, Kultur, Umweltschutz, Gesundheitswesen. Wir müssen in Intelligenz investieren und nicht in Beton.

Nach dem Ausbau ist vor dem Ausbau - weitere Ausbaupläne

Die neue Bahn ist noch nicht einmal genehmigt, da spricht man schon über einen weiteren Ausbau um „Lebensperspektiven in der Region“ zu schaffen. Maßstab ist Dubai, der riesige Hub in der Wüste mit 6 Start- und Landebahnen für 120 Millionen Passagiere. Für Frankfurt hieße das, noch weitere zwei Bahnen müssten hinzukommen. Tolle Lebensperspektiven für Frankfurt und das Flughafenumland!

Lärm macht alle krank Gesundheitschäden werden gelegnet

Viel stärker als vor 30 Jahren angenommen, schädigt Lärm die menschliche Gesundheit. Viele aktuelle Studien dokumentieren das. Die Ausbauplaner rechnen aber immer noch mit den alten Zahlen eines Prof. Jansen,

mit denen jener schon den Ausbau 1971 für unbedenklich erklärte. Der Professor hält es auch für ausreichend, wenn in Kindergärten und Schulen nur in den Pausen gelüftet werden kann, selbst an heißen Sommertagen. Nach seiner These sind Kinder im Freien lauter als Flugzeuge. Deshalb können die Flugzeuge auch in geringen Höhen über Schulen und Kindergärten starten und landen. Dass Kinder in Fluglärmgebieten wesentlich schlechter lernen als in ruhigen, ist bei der Verlegung des Flughafens in München nachgewiesen worden. All das stört keinen Ausbauplaner.

Fraport verfälscht die Messwerte

Schon der Begriff Fluglärm ist falsch definiert. Die übliche Messung nach dB(A) erfasst die tiefen Frequenzen nicht. Denn mit diesen wären die Werte bis zu 15 dB höher. Fraport erklärt zu hohe Messwerte als „unbrauchbar, weil Wind oder Regen gestört haben.“ Oder weil ausgerechnet dann „das Gerät leider defekt war“. Bodenlärm wird wegdefiniert; rollende Flugzeuge und Lärm vom Triebwerksprüfstand zählen nicht. Er ist aber legal, weil er auf dem Flughafen erzeugt wird. Der gleiche Lärm von Maschinen eines Handwerksbetriebs erzeugt, würde zu dessen sofortigen Schließung führen.

Fraport misst nicht wo Menschen wohnen

Fraport misst zum Teil im Wald. Dort wirken Bäume und weicher Boden dämpfend, in den Wohngebieten reflektieren Gebäude und harter Straßenbelag den Lärm und verstärken so seine schädlichen Wirkungen.

Dauerlärm macht Erholung unmöglich

Gärten, Balkone, Terrassen sind durch den Dauerlärm nicht mehr zu nutzen. Sie können auch durch bauliche Maßnahmen nicht vor Lärm geschützt werden. Das sollen die Bewohner hinnehmen, angemessene Entschädigung gibt es nicht, bestenfalls ein paar Cent für jetzt und alle Ewigkeit. Das Rhein-Main-Gebiet ist bis in einst ruhige Flusstäler und Berge in Taunus, Vogelsberg, Spessart, Odenwald und Rheinhessen schon heute flächendeckend verlärmert und wird es noch wesentlich stärker werden. „Demokratisierung des Lärms“, das heißt Umverteilung auf einen größeren Raum, ist keine Lösung. Die Umverteilung führt

bei der möglichen Verdoppelung der Flugbewegungen und durch neue Flugrouten, die mit einfachen Verwaltungsakten jederzeit geändert werden können, nur zur Dauerbelastung überall.

Neue Ausbaupläne

Im Januar 2007 wurde zugegeben, was ebenso wie die Unvereinbarkeit mit Ticona, lange bestritten wurde: Man will außer der Nordwestbahn weiter kräftig ausbauen. Ohne öffentliches Verfahren soll das Terminal 1 um einen Anbau von 790 Metern Länge für weitere 6 Millionen Passagiere ergänzt werden. Das ist eine zusätzliche Kapazität, die zwei Drittel der 18 internationalen Flughäfen nicht erreichen. Nach der Landebahn Nordwest soll erneut ausgebaut werden um „Lebensperspektiven in der Region“ zu schaffen. Man nimmt Maß an dem riesigen Neubauten in Dubai mit mindestens 6 Start- und Landebahnen und 120 Millionen Passagieren. Dann müssten in Frankfurt noch mindestens weitere zwei Bahnen hinzukommen. Tolle Lebensperspektiven für Frankfurt und das Flughafenumland!

Größenwahn

Es ist weder verkehrstechnisch noch wirtschaftlich notwendig, das internationale Drehkreuz Frankfurt noch weiter auszubauen. Es geht dabei nur um wirtschaftliche Interessen der Fraport AG und der Lufthansa AG. Es geht aber auch um die Eitelkeit der beteiligten Landespolitiker: „Wir haben den größten Flughafen“.

Genug Flughäfen in Deutschland

Die Minimetropole Frankfurt, ja selbst eine weitgefaste Rhein-Main-Region ist mit dem größten deutschen Flugplatz eindeutig überversorgt. Nur etwa ein Viertel der Benutzer wohnt hier. Mehr als die Hälfte aller Passagiere steigen in Frankfurt nur um. Deutschland hat die größte Flughafendichte Europas: 18 internationale Flughäfen, regional günstig über die ganze Republik verteilt, mit reichlich Kapazitätsreserven. Für den Ausbau müsste Fraport weiteren Luftverkehrsbedarf nachweisen und dass dieser nur hier gedeckt werden kann. Die dafür vorzulegenden Prognosen wurden mit veralteten Zahlen erstellt, die Veränderungen der wirtschaftlichen Bedingungen, Preissteigerungen beim Kerosin und ein radikal geändertes Ver-

braucherverhalten wurden bewusst ignoriert.

Bisher unglaublich und jetzt erst recht

Diese und weitere Fehleinschätzungen wurden im Erörterungstermin so klar nachgewiesen, dass selbst das ausbaufreundliche Wirtschaftsministerium Regierungspräsidium nicht umhin konnte ein neues Planfeststellungsverfahren anzuordnen. Auch die jetzt von 660.000 auf 701.000 heraufgesetzten Flugbewegungen sind unehrlich. Technisch wären 900.000 möglich. Und was technisch machbar ist, wurde bisher immer vollständig ausgenutzt. Die beantragten geringeren Zahlen sind eindeutig Augenwischerei.

Planung übersieht bewusst den Wandel

Diese von Fraport ausgeklammerten Fragen müssen in der Neuauflage des Verfahrens geklärt werden und zwar aus Sicht der gesamten Luftfahrt in Deutschland: Ist ein noch größerer Hub in Frankfurt sinnvoll? Werden Reisende es künftig nicht vorziehen bequemer von einem nahen Flughafen aus direkt zu ihrem Ziel zu fliegen, ohne erzwungenes Umsteigen in Frankfurt. Ist dieser Punkt-zu-Punkt-Verkehr, der die vorhandenen Flughäfen nutzt, nicht die Zukunft des Flugverkehrs? Welche Rolle spielen die zu Beginn der Ausbaudebatte noch kaum vorhandenen Billigflieger? Heute sind sie ernste Konkurrenten der teuren Linienflieger auf den großen Flughäfen. Sie nutzen wegen der geringeren Gebühren ausschließlich die kleinen und regionalen Flughäfen. Sie haben den Markt drastisch verändert, nicht nur für private Gelegenheitsflieger sondern auch für Geschäftsreisende.

Mega-Hub im Stadtgebiet?

Wozu also der Ausbau zum Mega-Drehkreuz? Wozu der laute Riesen-Airbus A380 samt dessen überdimensionaler Wartungshalle? Fraport will mit Dubai konkurrieren als Zwischenlandeplatz für die interkontinentalen Luftverkehrsströme. Was in der menschenleeren Wüste vielleicht hingenommen werden kann, hat für das dicht besiedelte Rhein-Main-Gebiet verheerende Folgen.

Flugverkehr vernichtet Jobs

Die negativen Folgen der Globalisierung, wie Arbeitslosigkeit und immenser Druck auf die Löhne weltweit, sind zu einem hohen Maße dem zunehmen-

den billigen Luftverkehr zuzuschreiben. Dass diese extrem teure Technologie dies leisten kann, verdankt sie den milliarden-schweren Subventionen aus öffentlichen Kassen und der weltweiten Steuerbefreiung. Die Steuerzahler der westlichen Welt haben auf diese Weise ihre jetzigen wirtschaftlichen Probleme zu großen Teilen selbst finanziert. Rund 60 Mrd. Euro schaffen wir als Touristen alljährlich außer Landes. Damit könnten z. B. im strukturschwachen Mecklenburg-Vorpommern viele Jobs entstehen. Urlaube in der Türkei oder in der Dominikanischen Republik werden durch Steuersubventionen künstlich billig gehalten. Die durch den Ausbau entstehenden negativen Effekte werden bewusst verschwiegen.

Das Totschlagargument für den Ausbau: die Joblüge

Die Jobprognosen sind ein aufgeblasener Zahlenpopanz. Politik und Luftverkehrslobby verkaufen den Flughafenausbau als Job-Maschine. Das billige Totschlagargument von den Arbeitsplätzen wird für die Durchsetzung des irrsinnigen Projektes missbraucht. Die Prognosen verpflichten zu nichts, nichts wird garantiert.

Einseitige Gutachten

Die Grundlage der von Fraport vorgelegten Gutachten ist methodisch und inhaltlich höchst fragwürdig. Sie basiert auf der Befragung weniger Unternehmen, die ein unmittelbares Interesse am Ausbau haben. Zahlenwerte verschiedener Gutachten wurden in unzulässiger Weise addiert und miteinander zu Zahlenmonstern hochgerechnet. Die These der immensen Arbeitsplatzzuwächse ist inzwischen in Theorie und Praxis widerlegt. Im Erörterungsverfahren in Offenbach wurden die Fraport-Prognosen überzeugend in Frage gestellt. In Zukunft könnte es sogar Arbeitsplatzrückgänge geben. Legt man die Rechenmethoden der Fraport zu Grunde, dann verschwinden mit der Ticona nicht 1000 sondern mindestens 4000 Arbeitsplätze aus der Region – direkte, indirekte, induzierte, katalytische. Die Fraport-Berechnungen haben sich in den acht Jahren seit der Mediation auch faktisch als falsch erwiesen. Entgegen den Prognosen hat die Beschäftigung am Flughafen in den letzten sieben Jahren nur minimal zugenommen. Und auch das nur weil gesetzliche Vorschriften nach den Terroranschlägen mehr Sicherheitskontrollen vorschreiben.

Die Lüge vom sicheren Arbeitsplatz

Auf dem international hart umkämpften Luftfahrtmarkt steht die Fraport AG unter ungeheurem Preisdruck. Sie hat deutlich

höhere Personalkosten als die Konkurrenz und rationalisiert deshalb wo es nur geht. Wo Automatisierung nicht möglich ist, wird das Personal stärker belastet, geringer bezahlt und zu erniedrigenden Arbeits- und Lohnbedingungen außertariflich ausgelagert. So sieht die Mehrzahl der „neuen“ Arbeitsplätze aus: Minijobs, Teilzeit oder Schichtarbeit mit harter körperlicher Arbeit mit derart geringen Löhnen, dass viele einen zweiten Job brauchen um mit ihren Familien leben zu können. Im Flughafen-Umland gibt es dafür kaum Bewerber. Zu solchen Bedingungen arbeiten nur Menschen, die in ihrer Heimat keine Arbeit finden. Als Pendler stecken sie täglich auf den überlasteten Straßen in den Staus, andere ziehen in die Wohnungen ein, die die angestammten, normal verdienenden Mieter wegen des Lärms schon verlassen haben. Strukturpolitisch ist das schlicht falsch.

Bedarfsprognose

Die Hessische Landesregierung und Fraport behaupten, es sei „notwendig“ in Frankfurt auszubauen. Von Not kann keine Rede sein. Die Minimetropole Frankfurt, selbst die ganze Rhein-Main-Region, ist mit dem größten deutschen Flughafen eindeutig überversorgt. Nur etwa ein Viertel der Benutzer wohnt hier. Die beklagten Engpässe haben ihre Ursachen darin, dass mehr als die Hälfte der Kapazität für Passagiere genutzt wird, die auf dem Frankfurter Flughafen nur umsteigen. Das ist für Fraport ein gutes Geschäft, das andere deutsche Flughäfen, vor allem München, auch gerne machen würden. Deutschland hat die größte Flughafendichte Europas – 18 internationale Flughäfen, regional günstig über die ganzen Republik verteilt. Sie haben genügend Kapazitätsreserven. Diese Konkurrenten wollen am internationalen Flugverkehr mitverdienen. Die Fraport AG gönnt ihnen das nicht und will ausbauen um ihr Gewinnmonopol zu sichern, nicht um jedwede *Luftverkehrsnotstände* in Deutschland zu beheben. Für die Ausbaugenehmigung muss sie Bedarf für weiteren Luftverkehr nachweisen und, dass dieser nur hier in Frankfurt gedeckt werden kann. Die dafür verlangten Prognosen wurden mit veralteten Zahlen erstellt, die Veränderungen der wirtschaftlichen Bedingungen, die Preissteigerung beim Kerosin und das veränderte Verbraucherverhalten ignoriert. Diese und weitere Fehleinschätzungen wurden im Erörterungstermin so klar nachgewiesen, dass selbst das ausbaufreundliche Regierungspräsidium nicht umhin konnte ein

neues Planfeststellungsverfahren anzuordnen. Diese von Fraport ausgeklammerten Fragen müssen in der Neuauflage des Verfahrens geklärt werden und zwar aus Sicht der gesamten Luftfahrt in Deutschland: Ist ein noch größerer Hub in Frankfurt sinnvoll? Werden Reisende künftig nicht vorziehen, von einem nahen Flughafen direkt zu ihrem Ziel zu fliegen, ohne Zwangs-Umsteigen in Frankfurt. Welche Rolle spielen die zu Beginn der Ausbaudebatte noch kaum vorhandenen Billigflieger? Sie nutzen wegen der geringeren Gebühren ausschließlich die kleinen regionalen Flughäfen.

Das Märchen vom Nachtflugverbot

Weltweit gilt die Zeit von 22.00 bis 06.00 als Nacht. Für Rhein-Main hat die so genannte Mediation auf Drängen von Fraport die Nachtruhe von 23.00 bis 05.00 um zwei Stunden verkürzt. Die zur Zeit gültige Nachtflugbeschränkung wird systematisch unterlaufen. Mit über 208 Flugbewegungen in Spitzennächten. Die dafür gesetzlich notwendigen Ausnahmegenehmigungen darf Fraport sich selbst erteilen. Die Hessische Landesregierung hat dafür Fraport-Mitarbeiter zu „Leihbeamten“ gemacht. Hier wird der Bock zum Gärtner. Ein weiteres Beispiel dafür, wie die Wirtschaft die Politik steuert. Die von Roland Koch gegebene Garantie für ein Nachtflugverbot ist juristisch nicht haltbar. Und als Jurist weiß er das ganz genau. Gegen das von Fraport widerwillig beantragte Nachtflugverbot wird die Lufthansa, Anteilseigner der Fraport AG, klagen und gewinnen. Auch im Landesentwicklungsplan (LEP), der gesetzlichen Grundlage für den Ausbau, ist das Nachtflugverbot nur unverbindlich aufgeführt. Der faule Kompromiss, der den Bürgern zum Schluss als Nachtflugverbot verkauft werden wird, verdient dieses Wort nicht. Die darin erlaubten Ausnahmeregelungen werden schlimmer sein als der Ist-Zustand. Die Bürger haben zwar Anspruch auf frische Schnittblumen, leckeren Speisefisch und Urlaub an südlichen Stränden, aber keinen gesetzlichen Anspruch auf Nachtruhe. Denn der wirtschaftliche Bedarf hat immer Vorrang, so unsinnig er auch sein mag.

Nächtliche Frachtflüge gehören nicht auf einen Stadtflughafen

Frachtverkehr ist auf Tag- und Nachtbetrieb angewiesen, behauptet die Lufthansa. Aber der Trend geht zu selbstständigen Frachtverkehrsgesellschaften mit eigener Flotte, Beiladungen in Passagiermaschinen verlieren an Bedeutung. Diese Entwicklung bedient der Flughafen Leipzig als Frachtdrehkreuz mit uneingeschränktem 24-Stunden-Betrieb. Deshalb muss wegen der Fracht nachts nicht auch noch in Frankfurt geflogen werden.

Vorfahrt für den ICE

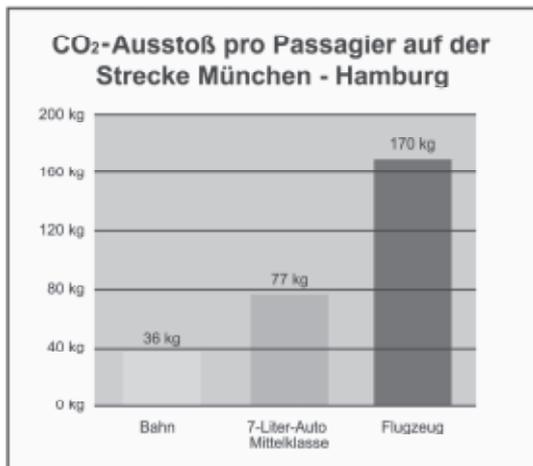
Weitsicht dagegen haben andere europäische Regierungen bewiesen. Mit dem Bau leistungsfähiger Netze für Hochgeschwindigkeitszüge haben sie für den Kurz- und Mittelstreckenverkehr eindeutig die Weichen für die umweltfreundliche Schiene gestellt. Mehr als die Hälfte aller Flugbewegungen in Frankfurt bestehen aus solchen Nahverbindungen. Frankfurt liegt im Schnittpunkt schneller Bahnverbindungen, die nebenbei auch den weniger ausgelasteten Flughafen Köln binnen 50 Minuten erreichen.

Fraport größter Luftverschmutzer Luft-Schadstoffe, das unterbewertete Problem

Unter dem Lärm verschwinden die Schadstoffe in der öffentlichen Wahrnehmung. Den Lärm hört jeder, Schadstoffe dagegen sind selten sichtbar und im Allgemeinen riecht man sie nicht. In den Verbrennungsrückständen der Triebwerke haben Chemiker bereits mehr als 200 Stoffe identifiziert, darunter auch krebserregende. Untersucht hat der Flughafenbetreiber aber nur weniger als zwanzig. Und natürlich lautet das Urteil wie immer, es besteht keinerlei Gesundheitsgefahr für die Bevölkerung. Unabhängige Wissenschaftler warnen allerdings. Wenn man die meisten Stoffe bisher nicht auf ihre Wirkung auf den Menschen untersucht hat, ist eine solche Entwarnung höchst fahrlässig.

Regionale Auswirkungen

Heute schon muss das Rhein-Main-Gebiet eine Schadstoffbelastung aus rund 450 Millionen Litern Kerosin jährlich verkraften, die bei den Starts und Landungen verbrennen. Bei voller Nutzung der Betonkapazität im Falle des Ausbaus verdoppeln sich die Zahl der Flugbewegungen und somit der Schadstoffausstoß. 350 Hektar



Wald – überwiegend besonders wertvoller und schützenswerter Bannwald – wurde für den Ausbau zur Abholzung freigegeben. Bannwald, der gerade erst von der Landesregierung als unersetzlich im Interesse des Allgemeinwohls unter besonderen Schutz gestellt worden war. Die Region verliert damit einen überlebenswichtigen Schadstofffilter und Klimaregulator. Wald ist Überlebensraum für Tiere und Pflanzen, er reguliert Grund- und Oberflächenwasser, gleicht Temperaturschwankungen aus, schützt vor Bodenabtragung durch Wind und Wasser, speichert das Treibhausgas Kohlendioxid und produziert Sauerstoff. Sein Verlust wird zum globalen Klimawandel beitragen. Zusätzlich werden unsere Lebensbedingungen erschwert durch erhöhte Mengen an Luftschadstoffen (Feinstäube, Stickoxide, Ozon, Kohlendioxid, krebserre-

gende Kohlenwasserstoffe) infolge vermehrten Flug- und Bodenverkehrs. Eine gesetzlich vorgesehene, auch nur flächengleiche Ersatzaufforstung ist mangels ausreichend großer Flächen in der Region nicht möglich. Die geplante Waldanpflanzung als Fleckenteppich und teilweise weit weg vom Flughafenumfeld ist kein Ersatz für ein zerstörtes, über Jahrhunderte gewachsenes Ökosystem.

Globale Auswirkungen

Das Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum als auch die NASA haben in den vergangenen Jahrzehnten viele Daten über die Klimaschädlichkeit des Fliegens zusammengetragen. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse belegen: Die in großen Höhen ausgestoßenen Verbrennungsprodukte von Kerosin als auch der Wasserdampf, der aus Kondensstreifen sehr große Zirruswolken entstehen lässt, sind eine ernst zu nehmende Bedrohung für unser Klima. Die Luftfahrtindustrie stiehlt sich aus der Verantwortung. Man stelle sich vor, die Automobilindustrie würde, im Zeichen der gegenwärtigen Klimadiskussion, noch mehr Autobahnen und noch mehr Straßen fordern. Der Aufschrei der Weltöffentlichkeit wäre vorprogrammiert. Wo bleibt der Aufschrei wenn es um die heilige Kuh namens Luftverkehr geht? Doch die Lufthansa fordert den Ausbau und weitere Flugrouten und keiner stört sich daran. Selbst George W. Bush fordert

inzwischen Öko- Steuern auf den Flugverkehr um das Klima zu retten. Aber in Frankfurt soll der Ausbau noch mehr steuerbegünstigte Flüge ermöglichen. Bei uns folgen die Politiker lieber der Lobby als dem Wunsch der Wähler nach Aufklärung.

Klima & Umwelt

Durch Änderung des hessischen Forstgesetzes im Juni 2002 hat die Landesregierung dem Ausbau im Wege stehende über 350 ha Waldfläche – überwiegend Bannwald – „im Interesse des Allgemeinwohls“ zur Abholzung und Bodenversiegelung freigegeben. Und ganz nebenbei aus „wertloser“ Waldfläche für das Immobilienunternehmen Fraport wertvolles Gewerbegebiet geschaffen. Die Region verliert damit ein überlebenswichtiges Element der lokalen Klimasteuerung: Wald ist Überlebensraum für Tiere und Pflanzen, er reguliert Grund- und Oberflächenwasser, gleicht Temperaturschwankungen aus, schützt vor Bodenabtragung durch Wind und Wasser, speichert das Treibhausgas Kohlendioxid und produziert Sauerstoff. Sein Verlust wird zum globalen Klimawandel beitragen. Zusätzlich werden unsere Lebensbedingungen erschwert durch erhöhte Mengen an Luftschadstoffen (Feinstäube, Stickoxide, Ozon, Kohlendioxid, krebserregende Kohlenwasserstoffe) infolge vermehrten Flug- und Bodenverkehrs. Eine gesetzlich vorgesehene, auch nur flächengleiche Ersatzaufforstung ist mangels ausreichend großer Flächen in der Region nicht möglich. Die geplante Waldanpflanzung als Fleckenteppich und teilweise weit weg vom Flughafenumfeld ist kein Ersatz für ein zerstörtes Ökosystem.

Spendenbitte umseitig: bitte ausschneiden!

Ich will ...

- mehr Informationen zum Thema
- BUND-Mitglied werden. Bitte senden Sie mir eine Beitrittserklärung!
- Bitte senden Sie Informationen auch an:
.....

ABSENDER:

Vornamen(n) _____ Name _____
 Straße _____ Hausnummer _____
 PLZ _____ Ort _____
 Telefon _____
 Fax _____
 eMail _____

Der BUND Hessen im Internet: www.bund-hessen.de



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland BUND) Landesverband Hessen e.V.
Triftstraße 47
D-60528 Frankfurt



Flughafenausbau Frankfurt Natur und Ruhe kann man nicht kaufen BUND bittet um Spenden gegen Flughafenausbau

Mit Hilfe vieler Menschen, die regelmäßig spenden, hat der BUND die Chance, riesige Waldflächen am Frankfurter Flughafen und Naturschutzgebiete von europäischem Rang auf Dauer zu retten. Die Arbeit des BUND und der Kommunen gegen eine weitere Verlärmung der Region und Naturzerstörung zeigte erste Erfolge: der Zeitplan des Ausbaus kann nicht mehr eingehalten werden, geforderte Nach-Untersuchungen ergaben, dass die Belastungen durch einen Ausbau noch größer als ursprünglich gedacht wären. Aber die Planungen laufen weiter. Daher muss der BUND auch Sie um Ihre Hilfe bitten. Die Verbandsklagen des BUND sind der beste Schutz gegen den weiteren Ausbau.

bm . Rund 20 Prozent größer soll die Fläche des Flughafens nach dem Ausbau sein und 600 Hektar wertvollen Waldes als grüne Lunge und als Lebensraum im Ballungsraum zerstört, wenn alle Pläne von Fraport für einen Ausbau mit neuer Landebahn im Nordwesten, einem drittes Terminal, einem zusätzlichen Parkhaus sowie weitere Umbauten um und auf dem Flughafen realisiert würden. Der BUND hat gute Argumente gegen einen weiteren Flächenverbrauch über den Zaun hinaus und brachte sie in den laufenden Verfahren auch vor. Aber das allein genügt nicht und ohne juristischen Beistand und fachliche Detailkenntnisse sind solche Verfahren nicht erfolgreich durchzustehen. Aber das kostet Geld, welches wir mit Ihrer Hilfe aufbringen können. Über Dauerspenden, auch von 20, 30 oder 50 Euro im Jahr, freuen wir uns besonders. Dadurch können wir über die lange Verfahrenszeit besser planen.

Klagen von Kommunen und Privatleuten zielen insbesondere auf Entschädigungszahlungen ob der Lärmeinwirkungen und auf Verfahrensfehler. Nur mit den Verbandsklagen des BUND wird es möglich sein, die Belange des Naturschutzes auf der Fläche gerichtlich geltend zu machen und damit die Ausbauplanung als solche grundsätzlich erfolgversprechend anzugreifen. Wenn Sie dem BUND erfolgreich mit Ihrer Spende helfen, retten Sie nicht nur ein einmaliges Waldgebiet mit vielen hochbedrohten Tieren und Pflanzen sondern schützen auch sich und Ihre Kinder vor noch mehr Lärm und Umweltbelastung.

Nur gemeinsam schaffen wir es.

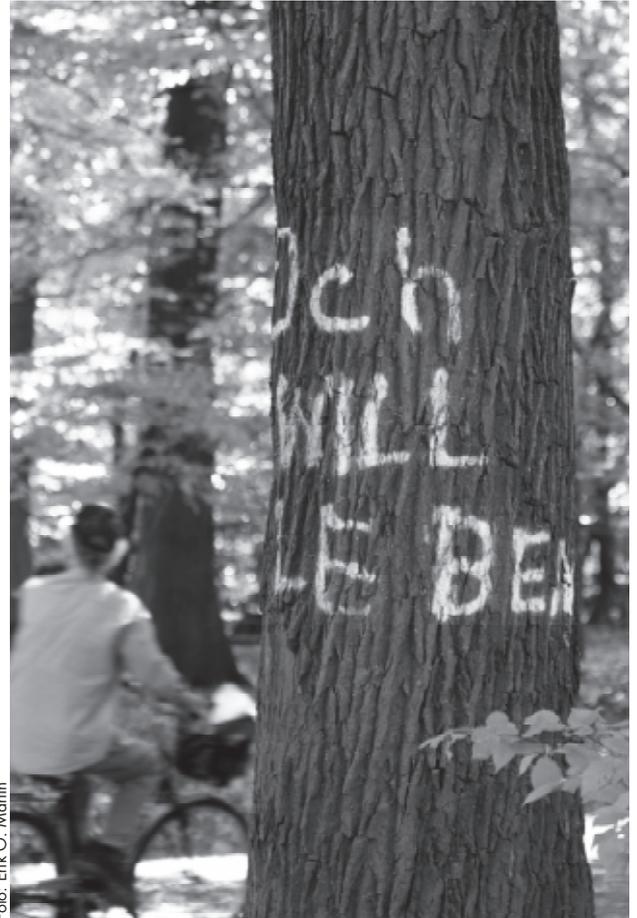


Foto: Erik O. Marfin

Alte Bäume – unersetzlich für Mensch und Natur. Sie können durch Ihre Spende an den BUND helfen, riesige Waldflächen zu retten. Auch kleine Beträge, möglichst als Dauerspende regelmäßig gezahlt, helfen uns dabei.

Spendenkonto des BUND Hessen, • Frankfurter Sparkasse • BLZ 500 502 01 • Konto 369 853 • Stichwort „Kein Flughafenausbau“
Mehr Infos im Internet, www.bund-hessen.de und www.bund-darmstadt.de

bitte ausschneiden!

Wir sind dabei

„Kein Flughafenausbau“
Ich spende an den BUND...

- einmalig EUR
 monatlich EUR
 vierteljährlich EUR
 halbjährlich EUR
 jährlich EUR

Ich erteile dem BUND eine Einzugsermächtigung zur Abbuchung der Spende.

Abbuchung: einmalig
 monatlich vierteljährlich
 halbjährlich jährlich
BUND Hessen • Konto 369 853
Frankfurter Sparkasse • BLZ 500 502 01
Triftstraße 47 • 60528 Frankfurt
eMail bund.hessen@bund.net
Fon 069 67 73 76 0
Fax 069 67 73 76 20



Datum:

Ob 2, 5, 10, 15, 20, 30, 50 Euro oder jeder andere Betrag – jeder Euro an den BUND, einmalig oder regelmäßig gezahlt, hilft Mensch & Natur!

Der BUND braucht dringend meine Hilfe, um den naturzerstörenden und menschenbelastenden Flughafenausbau auch juristisch zu verhindern. Über regelmäßige Spenden für die langwierigen Verfahren freut sich der BUND besonders. Eine Abbuchungserlaubnis erleichtert dem BUND seine Arbeit.

Ich spende...

Bitte ankreuzen, ausfüllen, an den BUND Hessen schicken oder faxen Fax 069 67 73 76 20

- einmalig Euro
 monatlich Euro
 vierteljährlich Euro
 halbjährlich Euro
 jährlich Euro

Abbuchung: einmalig monatlich
 vierteljährlich halbjährlich jährlich

- ▶ für die Klage des BUND „Kein Flughafenausbau“
- ▶ für unsere I(i)ebenswerte Region
- ▶ für Mensch & Natur !

Kontonummer

Bankleitzahl

Geldinstitut

Ich bin einverstanden, dass die Spende von meinem Konto abgebucht wird. Die Ermächtigung erlischt durch Widerruf.

Ort, Datum

Kontoinhaber/-in

Unterschrift Kontoinhaber/-in