



Etikettenschwindel!

Ob bei Arbeitsplätzen oder Nachtflugverbot: Zwischen Werbung der Flughafenbetreiberin und Wirklichkeit klaffen oft Welten.

Zukunftschancen durch mehr Arbeitsplätze, leisere Maschinen und keine Flüge mehr in der Nacht - so sieht sie aus, die schöne neue Fraport-Welt. Zumindest dann, wenn man den Versprechen der Flughafenbetreiberin Glauben schenkt. Mit dem geplanten Ausbau gelingt der Fraport AG scheinbar die Quadratur des Kreises. Trotz eines Anstiegs der Flugbewegungen um über 50 Prozent soll es nur Gewinner geben: Auszubildende, die am Flughafen beruflich durchstarten. Die lärmgeplagten Bewohner der Region, die sich über leisere Flugzeuge freuen dürfen. Und schließlich all jene, die nachts noch aufschrecken, weil Flieger direkt über ihre Wohnung donnern.

Die Wirklichkeit sieht freilich anders aus. Sicher, der Flughafen stellt einen Wirtschaftsfaktor in der Region dar und bietet vielen ein Auskommen. Der Anstieg der Arbeitsplätze ist in etlichen Fällen aber auch auf Firmenverlegungen zurückzuführen. Diese Stellen sind also nicht neu entstanden, sondern woanders verloren gegangen. Auch bei den Prognosen greift die Fraport gerne einmal zu hoch. So hat die Flughafenbetreiberin 1993 etwa 50.000 zusätzliche Arbeitsplätze versprochen, entstanden sind 8000.

Und bei der Cargo City Süd sind es gar nur 528 statt 6000 neuer Stellen.

Fragwürdig ist auch, was die Fraport AG zum Thema A 380 sagt: Da heißt es immer wieder, dass der Superflieger leiser als vergleichbare Maschinen sei - der Praxistest steht aber noch aus, und die Zubringerflüge werden die Belastungen weiter steigern. Außerdem hat die Fraport AG bis heute nicht erklärt, weshalb die Wartungshalle unbedingt außerhalb des Flughafenzaunes gebaut werden muss.

Völlig unverständlich scheint, dass die Fraport AG die vom Chemiewerk Ticona ausgehenden Gefahren einfach übersehen haben soll: ein verantwortungsvoller Umgang mit einem solchen Großprojekt sieht anders aus.

Etikettenschwindel wird auch beim „Nachtflugverbot“ betrieben. Das soll nicht von 22 bis 6 Uhr, sondern nur von 23 bis 5 Uhr gelten. Die Fraport AG hat diese Nachtflugbeschränkung zwar beantragt, doch wollen Fluggesellschaften dagegen klagen - die Leidtragenden dürften die Bewohner der Region sein. Denn zwischen Fraport-Werbung und Wirklichkeit klaffen oft Welten! ■



Rund 200.000 Quadratmeter Bannwald soll die geplante A-380-Werft verschlingen. Diese Grafik zeigt das ganze Ausmaß des überdimensionierten Projektes.

Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger!

Mit zunehmender Entfernung zum Frankfurter Flughafen steigt die Zustimmung zum Ausbau. Kein Wunder, verspricht der Airport-Betreiber Fraport in teuren Hochglanzbroschüren und Zeitungsanzeigen doch mehr Arbeitsplätze, eine sichere Zukunft und minimierte Auswirkungen auf Umwelt und Menschen.

Das alles klingt schön und gut - doch wir in der Region um den Flughafen wissen es ein wenig genauer. Beim Thema Arbeitsplätze hat die Fraport regelmäßig überhöhte Prognosen angestellt,



ob nun beim Bau der Startbahn West oder der Cargo City Süd. Und auch in puncto Dialogbereitschaft, die sich die Fraport so gerne zugute hält, klaffen Darstellung und Realität auseinander. Bis heute hat der Flughafenbetreiber den Kommunen im Umland nicht erklärt, weshalb für die geplante A 380-Werft keine alternativen Standorte in Betracht kommen. Ein fairer Umgang miteinander sieht, so meine ich, anders aus.

An Sie, liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, einen herzlichen Dank: Mit über 40.000 Einwendungen zum Bau der geplanten A 380-Wartungshalle haben Sie gezeigt, dass sich die Region gegen eine Flughafenerweiterung in der jetzt beabsichtigten Größenordnung wehrt.

Für uns, die in der „Initiative Zukunft Rhein-Main“ zusammengeschlossenen Kommunen, ist dies zugleich ein Auftrag. Ich verspreche Ihnen, dass wir weiterhin alles dafür tun werden, eine lebenswerte Region zu erhalten. Denn die wird nicht nur durch ein einziges Wirtschaftsunternehmen bestimmt.

Eine angenehme Lektüre wünscht Ihr

Enno Siehr

Landrat des Kreises Groß-Gerau

Zur Wartung nach Frankfurt

Die A 380-Werft ist in der geplanten Form schlicht überdimensioniert und führt zu erheblichen Mehrbelastungen für die Bevölkerung.

Entgegen anderslautender Beteuerungen:

Der Bau der A 380-Werft für die Wartung des neuen Großflugzeugs steht in direktem Zusammenhang mit den Ausbauplanungen. Die Fraport AG hat im Raumordnungsverfahren selbst bewiesen, dass alle Wartungseinrichtungen problemlos auf dem bestehenden Flughafengelände untergebracht werden können. Diese Variante hat sie freilich nicht gewählt. Ihr geht es darum, Flächen für die nächsten Ausbauschritte freizuhalten.

Gegen den Bau der Werft in der von der Fraport AG gewünschten Form und Platzierung sprechen nach Ansicht der „Initiative Zukunft Rhein-Main“ gute Gründe:

1 Das Vorhaben ist überdimensioniert. Derzeit stehen in Frankfurt für 72 Langstreckenflugzeuge der Lufthansa acht Hangarplätze zur Verfügung. Überträgt man dieses Verhältnis auf die 15 bestellten Flugzeuge des Typs A 380, würden zwei Wartungsplätze für das Großraumflugzeug ausreichen. Dadurch ließe sich der Flächenbedarf für den Hallenbau um die Hälfte reduzieren.

2 Die geplante Steigerung von acht auf 14 Wartungsplätze binnen der nächsten zwölf Jahre entspricht wohl kaum dem angenommenen Zuwachs des Luftverkehrs, der dann 75 Prozent betragen müsste. Es liegt daher die Vermutung nahe, dass ein Wartungstützpunkt für ganz Europa geschaffen werden soll. Was das bedeutet, kann sich jeder ausrechnen: Die Bewohner der Rhein-Main-Region müssen mit zusätzlichen Belastungen rechnen, nur damit Flugzeuge zur Wartung nach Frankfurt geflogen werden können.

3 Zusätzliche Zubringerflüge werden nötig sein, um die Riesenflugzeuge vom Typ A 380 auszulasten. Die immer wieder angekündigte Lärmmentlastung durch die angeblich leiseren Großraummaschinen wird es also nicht geben - ganz im Gegenteil. Ohnehin sind die genauen Lärmauswirkungen des A 380 noch unbekannt. Für die Region entscheidend ist der Lärm, den das Flugzeug beim Steigflug über bewohnten Gebieten verursachen wird. Wie leise er dann in mehreren tausend Metern Höhe fliegt, erscheint da eher unerheblich.

4 Allein an Bodenschall werden für Walldorf Belastungen in einer Größenordnung prognostiziert, bei denen andere Gewerbebetriebe längst nicht mehr genehmigungsfähig wären.

5 Einschließlich der beabsichtigten Verlegung der Okrifteler Straße werden durch das Projekt 42 Hektar Wald vernichtet - das entspricht knapp 55 Fußballfeldern. Drei Viertel dieser Fläche sind als Bannwald unter besonderem Schutz gestellt, was die Ausbaubetreiber jedoch nicht stört. Außer seiner Funktion als wertvoller Lebens-, Brut- und Aufenthaltsraum erfüllt der Wald um den Flughafen wichtige Aufgaben für den Immissionsschutz, das lokale Klima und die Wasserhaltung. In vergleichbarer Qualität ist ein Ausgleich an anderer Stelle unmöglich. Eine weitere Verringerung des Bestandes kann im walddarmen Rhein-Main-Gebiet nicht hingenommen werden.

6 Auch angrenzende Waldflächen werden stark beeinträchtigt. Das Vorhaben grenzt an das einstweilig sichergestellte Europäische Vogelschutzgebiet und potenzielle FFH-Gebiet Markwald und Gundwald. So lange das

Gebiet nicht dauerhaft unter Schutz gestellt ist, gilt für faktische Vogelschutzgebiete ein pauschales Verschlechterungsgebot, gegen das mit dem Vorhaben verstoßen wird. Außerdem müsste für ein FFH-Gebiet eine Verträglichkeitsprüfung der Eingriffe erfolgen.

Aus all dem ergibt sich: Die „Initiative Zukunft Rhein-Main“ hat viele stichhaltige Argumente gegen die von Fraport gewünschte Variante der A 380-Wartungshalle! ■



Der Schwarzspecht steht auf der Roten Liste der gefährdeten Vogelarten. Noch lebt er in Markwald und Gundwald.



Eindrucksvolles Bürgervotum

In Sachen A 380-Werft hat die Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet ein eindrucksvolles Votum abgegeben: Gegen den ersten Ausbauschritt am Frankfurter Flughafen haben über 40.000 Bürger/innen Einspruch eingelegt! Das zeigt mehr als deutlich, dass die Vorhaben der Fraport keineswegs auf breite Akzeptanz stoßen, wie die Ausbaubefürworter gerne behaupten. Unser Bild zeigt Groß-Geraus Ersten Kreisbeigeordneten Thomas Will (vierter von links) bei der Übergabe der Einwendungen an den stellvertretenden Regierungspräsidenten Matthias Graf (dritter von rechts). Neben anderen waren hieran auch Mörfelden-Walldorfs Bürgermeister Bernhard Brehl (dritter von links), Norbert Hegmann (Verein für Flörsheim/zweiter von rechts) und Winfried Heuser (Bündnis der Bürgerinitiativen/rechts) beteiligt.

Harte Nüsse für Ausbaubetreiber

Für das angestrebte Planfeststellungsverfahren hat das Regierungspräsidium Darmstadt der Fraport AG Hausaufgaben aufgegeben - und die sind nicht einfach zu lösen.

Am 9. September hat die Fraport AG beim Regierungspräsidium (RP) Darmstadt den Antrag auf Planfeststellung für den „großen“ Ausbau, die Landebahn im Kelsterbacher Wald, eingereicht. Die Rede ist von 50 Ordnern, gefüllt mit über 30 Gutachten und 750 Plänen. Das scheint beeindruckend, vollständig sind die Unterlagen aber noch lange nicht - das Raumordnungsverfahren lässt grüßen. An erster Stelle fehlen grundlegende Gutachten zur Sicherheit, insbesondere im Zusammenhang mit dem Kelsterbacher Chemiewerk Ticona. Das läge beim Bau der Nordwestbahn genau in der Einflugschneise.

Auch die übrigen Themenbereiche können kaum sorgfältig bearbeitet sein. In einem 22 Seiten umfassenden Anforderungskatalog hat das RP die Fraport AG im August informiert, welche zusätzlichen Unterlagen für das Genehmigungsverfahren einge-

reicht werden müssen. Und das sind nicht wenige harte Nüsse für die Fraport AG.

Gefordert wird zum Beispiel eine umfassende Auseinandersetzung mit Alternativen zum Bau der Landebahn, des neuen Terminals und der übrigen Erweiterungsbauten. Fraport soll nachvollziehbar begründen, warum andere Lösungen ausgeschlossen wurden. Außerdem muss geprüft werden, ob durch bestimmte Varianten die Umweltbeeinträchtigungen reduziert werden können - selbst wenn dadurch die angestrebten 120 Flugbewegungen pro Stunde nicht mehr zu erreichen sind.

Offenlegen soll die Fraport AG auch ihre „unternehmerischen Planungsziele“ hinsichtlich der Kapazität des neuen Start- und Landebahnsystems. Auch das RP hat wohl mittlerweile erkannt, dass die beantragte Zahl der jährlichen Flugbewegungen von

656.000 lange nicht den technischen Möglichkeiten entsprechen wird.

Als Erfolg werten die Kommunen die Entscheidung, dass nicht genehmigte Vorhaben wie die Wartungshalle für den Airbus A 380 für das Planungsjahr 2015 nicht als gegeben angesehen werden dürfen. Statt dessen sind die Auswirkungen der A 380-Halle und des Gesamtausbaus getrennt aufzuzeigen. Dadurch wird vermieden, dass Umweltauswirkungen „kleingerechnet“ werden.

Verschärfte Bedingungen werden an die Ermittlung der Lärmbelastung gestellt. Lärmkurven sind für niedrigere Belastungswerte zu berechnen, so dass der Untersuchungsraum wesentlich ausgeweitet wird. Für die Öffentlichkeit besonders interessant dürften die vom RP geforderten Fotomontagen sein, welche die Folgen für das Landschaftsbild dokumentieren sollen. ■

Fraport in Erklärungsnot

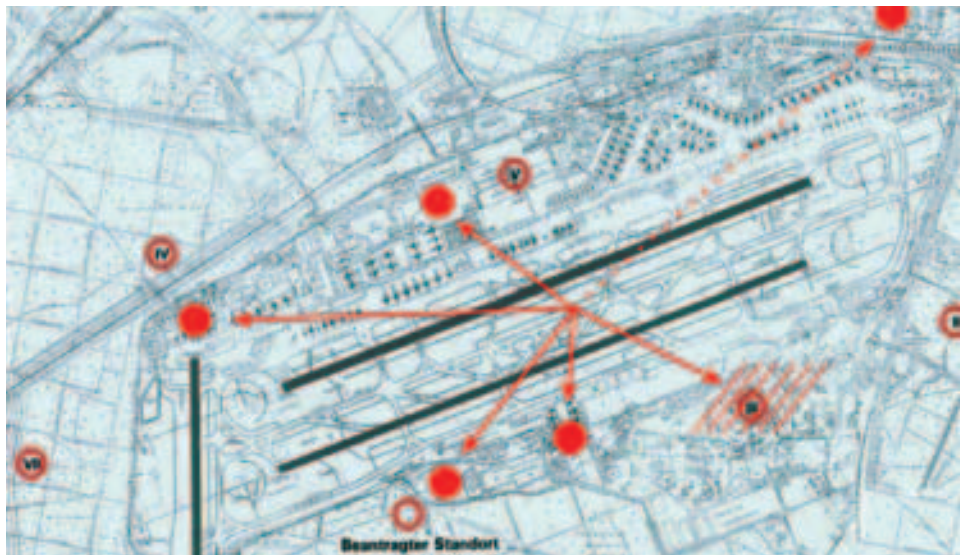
Beim geplanten Bau der A 380-Werft haben die Flughafenbetreiber vorschnelle Schlüsse gezogen: Auch innerhalb des Zauns gibt es genügend Flächen für die Wartungshalle.

Das eine Vorhaben hat mit dem anderen angeblich nichts zu tun. Doch bei der Alternativenprüfung für den Bau der A 380-Werft schließt die Fraport AG Standorte innerhalb des Flughafenzauns aus. Argumentiert wird hierbei mit der entgegenstehenden Ausbauplanung. Die betroffenen Kommunen haben dagegen immer wieder auf andere Möglichkeiten hingewiesen - bislang ohne Erfolg. So wäre auf dem Gelände der US Airbase (rund 135 Hektar) im Süden des Flughafens ausreichend Fläche vorhanden, um neben dem Terminal 3 auch den zentralen Wartungsbereich zu errichten. Nach der für 2006 vorgesehenen Räumung durch die Amerikaner besteht bis zum Einsatz des A 380 ausreichend Zeit, eine Werft zu bauen.

Ab 2005 stehen außerdem die 40 Hektar Fläche von „Gateway-Gardens“, einer amerikanischen Wohnsiedlung nördlich des Flughafens, zur Verfügung. Durch Verlagerung von Funktionen wie Verwaltung, Parkplätzen, Speditionen oder Lufthansa-Catering können auf dem Kernareal erhebliche Flächen für Wartungseinrichtungen

geschaffen werden. Solange Entwicklungspotenziale und Flächenreserven innerhalb des Zauns für flughafenfremde Zwecke (Büros, Shopping, sonstige gewerbliche Nutzungen) genutzt werden, ist ein neuerlicher Eingriff in die Natur nicht gerechtfertigt. Schließlich bieten sich in den beste-

henden Wartungsbereichen Nord und Süd Möglichkeiten, die A 380-Halle durch Umstrukturierungen unterzubringen. Der laufende Wartungsbetrieb steht dem nicht entgegen: Dessen Unterbrechung durch Abbruch und Neubau einer Halle ist zeitlich beschränkt. ■



Standort-Alternativen innerhalb des Zaunes (rote Punkte mit durchgezogenen Linien) gibt es mehr als genug – nur sind sie ganz offensichtlich überhaupt nicht gewollt.

Hintergrund: Abweichungsverfahren

Für den Bau der geplanten A 380-Werft benötigt die Fraport AG eine Art Ausnahmegenehmigung - denn im Regionalplan ist das Projekt nicht enthalten. In derartigen Plänen wird in Hessen festgelegt, wie sich die Entwicklung im kommenden Jahrzehnt gestalten soll: Welche Gebiete kommen für Siedlungs- und Gewerbegebiete in Frage, wo sollen Bahnlinien und Fernstraßen verlaufen, und welche Flächen werden zum Schutz der Natur vor weiteren Eingriffen verschont?

All diese Fragen werden bei der Aufstellung des Regionalplanes von Städten und Gemeinden, Kreisen und Fachplanungsträgern wie Energieversorgern, Land- und Forstwirten, Naturschutzbehörden und Verkehrsträgern gemeinschaftlich geklärt, wobei mitunter hart gerungen wird. Am Ende

steht dann ein verbindlicher Plan. Beabsichtigt eine Gemeinde oder ein privater Investor ein größeres Projekt, das nicht in diesem Plan enthalten ist, wird ein Abweichungsverfahren erforderlich, bei dem die Auswirkungen des Vorhabens auf die regionale Entwicklung geprüft werden. Entscheidende Bedeutung besitzt dabei, ob das Projekt das mit den Festlegungen im Regionalplan geschaffene Gleichgewicht stört.

Das (vor-)letzte Wort hat schließlich die Regionalversammlung, in der Vertreter von Städten, Kreisen und Gemeinden sitzen. Eine erste Stellungnahme zur A 380-Werft fiel ablehnend aus, doch auch ein „Nein“ bedeutet nicht zwangsläufig das Aus für das Projekt. Das Land Hessen hält sich nämlich die Möglichkeit offen, Entscheidungen der Regionalversammlung zu ändern. ■

„Grenzen sind erreicht“

Die Stadt Rüsselsheim (60.000 Einwohner) scheint vom Bau der A 380-Halle eher mittelbar betroffen, die Einwohner leiden aber unter hohem Fluglärm. Das Extrablatt sprach mit Oberbürgermeister Stefan Gieltowski (49/SPD).

Extrablatt: Herr Gieltowski, vom Bau der A 380-Halle wäre vor allem Walldorf betroffen. Welche Position nimmt Rüsselsheim ein?



Stefan Gieltowski: Vom Bau der A 380-Wartungshalle wären nicht nur die Mörfelden-Walldorfer, sondern auch die Menschen in Rüsselsheim stark betroffen. Wir erwarten eine dramatische Lärmzunahme durch sogenannte Wartungsflüge und Probeläufe der Maschinen im Freien. Das ist den Menschen nicht mehr zumutbar. Außerdem liegt das vorgesehene Baugebiet auf Rüsselsheimer Gemarkung. Über 20 Hektar Wald, die für die Erholung der Bevölkerung, aber auch für die Natur eminent wichtig sind, müssten an dieser Stelle für die Halle geopfert werden. Die Stadt Rüsselsheim ist deshalb ganz entschieden gegen den Bau an dieser sensiblen Stelle.

EB: Wie versucht die Stadt dann, den Bau der Halle zu verhindern?

S. Gieltowski: Der Magistrat hat im Planfeststellungsverfahren seine Stellungnahme an das Regierungspräsidium in Darmstadt eingereicht, damit seine Bedenken und Anregungen zur Kenntnis gebracht und wird im Anhörungsverfahren zum Hallenbau durch eine renommierte Anwaltskanzlei vertreten. Die andere Schiene, die ich verfolgen möchte, ist die Be-

teiligung der Bürgerinnen und Bürger. Hier hat die Stadt Rüsselsheim argumentative Unterstützung bei den privaten Einwendungen zum A 380-Hallenbau geleistet.

EB: Wie stehen Sie als Oberbürgermeister zu den sonstigen Erweiterungsplänen der Fraport AG?

S. Gieltowski: Der Frankfurter Flughafen ist zweifellos ein Wirtschaftsfaktor im Rhein-Main-Gebiet. Er hat aber in seiner flächenmäßigen Ausdehnung seine Grenzen erreicht. Bei einem weiteren Ausbau könnte sich der wirtschaftliche Segen zum Fluch für die Region wandeln. Ich stelle mich nicht gegen Optimierungen innerhalb des Zaunes, muss aber deutlich betonen, dass durch den Bau einer weiteren Landebahn die Belastungsgrenze für die Menschen überschritten würde. Da hilft auch kein Schallschutz, denn man muss auch mal ein Fenster öffnen können und frische Luft haben. Käfighaltung hinter Schallschutzfenstern sollte nicht zur bevorzugten Lebensform werden.

Und auch den Sicherheitsaspekt darf man nicht unterschätzen. Es wäre weltweit einmalig, eine Landebahn in unmittelbarer Nähe eines Chemieunternehmens wie der Ticona und eines Tanklagers zu bauen. Offenbar hat die Fraport AG vergessen, dass wir in den Jahren nach 1945 im Großraum des Frankfurter Flughafens schon fünf Flugzeugabstürze beklagen mussten.

Adressen und Infos

Fluglärmbeschwerdetelefon der Flughafen Frankfurt/Main AG
Ausbauprogramm Flughafen
60547 Frankfurt/Main
Infotelefon/Fluglärmtelefon: 0800/2345679
Kostenfrei rund um die Uhr besetzt

Kreis Groß-Gerau
Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung und „Zukunft Rhein-Main – Aktion gegen Flughafen- ausbau“
Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau
Wilhelm-Seipp-Straße 4, 64521 Groß-Gerau
Telefon: 06152/989142
E-Mail: wubf@kreisgg.de
www.zukunft-rhein-main.de

Regionales Dialogforum (RDF)
Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums
Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim
Telefon: 06142/798791
www.dialogforum-flughafen.de

Bündnis der Bürgerinitiativen
„Keine Flughafen-erweiterung“
Winfried Heuser
An der Kreuzheck 6, 60529 Frankfurt/Main
Telefon: 069/355464
E-Mail: winfried.heuser@t-online.de
www.flughafen-bi.de

Mainzer Bürgerinitiative gegen die Flughafen-erweiterung Rhein-Main
c/o Interkulturelles Zentrum
Rheinallee 3d, 55116 Mainz
Telefon: 06131/9325626
E-Mail: MainzerFlughafenBI@web.de

BUND LV Hessen
Triftstraße 47, 60528 Frankfurt
Telefon: 069/6773760
Thomas Norgall
E-Mail: thomas.norgall@bund.net
www.bund-hessen.net

BUND LV Rheinland-Pfalz
Gärtnergasse 16, 55116 Mainz
Telefon: 06131/231973
E-Mail: bund.rheinlandpfalz@bund.net

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt/Main (KAG)
Wilhelm-Seipp-Str. 4, 64521 Groß-Gerau
Telefon: 06152/989684
E-Mail: kag-ffm@gmx.de
www.kag-flughafen-ffm.de



Aktion gegen Flughafen-Ausbau

Info-Telefon: 06152/989142 und 989391

Weitere Internetadressen

www.fluglaerm.de
www.ig-fluglaerm.de
www.mediation-flughafen.de
www.profutura.net
www.rm-institut.de

Impressum

Herausgeber: Kreisverwaltung Groß-Gerau
Öffentlichkeitsarbeit



A-380: Die Frist läuft!

Einwendungen gegen die geplante Wartungshalle für den Großraum-Jet sind nur noch bis zum 05. August möglich.

Das Ausbaufahren am Frankfurter Flughafen hat begonnen: Seit 23. Juni läuft die Planfeststellung für den Bau der A-380-Werft, die im Süden des Flughafen-Geländes entstehen soll - außerhalb des jetzigen Zaunes. Die Flughafenbetreiberin Fraport AG spricht zwar liebend gerne nur von „Optimierung“ und bestreitet einen Zusammenhang zwischen der geplanten Nordwest-Bahn und ihrem aktuellen Vorhaben, die Faktenlage aber stellt sich anders dar. Der beabsichtigte Bau einer Wartungshalle für den neuen Großraumjet wird 200.000 Quadratmeter Bannwald verschlingen, der in einer ohnehin schon stark belasteten Region wie dem Rhein-Main-Gebiet unverzichtbar ist. Von einer „Optimierung“ im Rahmen der momentanen Gegebenheiten kann also keine Rede sein!

Mit dem Betrieb dieses Riesenvogels auf dem Frankfurter Airport wäre ein erhebliches Mehr an Bodenlärm und Zubringerverkehr verbunden, denn ein Flugzeug mit bis zu 800 Passagieren will erst einmal gefüllt sein. Das bedeutet, dass auf der „Drehscheibe“ Frankfurt die Zahl der Zubringerflüge steigen wird und sich die Fraport selbst weitere Legitimationsgründe für den Ausbau zu verschaffen sucht.

Das Aufsplitten der Erweiterung in mehrere Verfahren dürfte die Fraport AG mit der Hoffnung verbinden, die Zahl der Einwendungen möglichst gering zu halten. Denn Bürgerinnen und Bürger, die sich gegen den Ausbau wehren möchten, sind gezwungen, ihre Einwände in jedem Verfahren vorzubringen. Wer jetzt gegen die A-380-Werft ist, muss sich später erneut gegen die geplante Landebahn aussprechen.

Hilfe bietet jedoch die „Initiative Zukunft Rhein-Main“: Wer einem Ausbau skeptisch gegenüber steht, kann sich mit einem Fragebogen erfassen lassen. Unsere Initiative sorgt dann dafür, dass Sie fristgerecht ein Einwendungsschreiben erhalten, das dann nur noch mit einer Unterschrift versehen an das Regierungspräsidium Darmstadt (Luisenplatz 2, 64283 Darmstadt) geschickt werden muss. Natürlich kann jeder seinen Einspruch auch individuell formulieren.

Aber Achtung: Die Frist endet bereits am 5. August. Weitere Fragen beantwortet die „Initiative Zukunft Rhein-Main“ unter Telefon 06152/989142 und 989391. Zudem finden Sie auf Seite 4 des Extrablattes nützliche Adressen. ■



Das Bahnsystem am Frankfurter Flughafen mit der geplanten A-380-Werft und der verlegten Okrifteiler Straße bei Walldorf.

Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger!

Vor Ihnen liegt die mittlerweile achte Ausgabe des Extrablattes der „Initiative Zukunft Rhein-Main“. Unser Ziel ist eine lebenswerte Region für alle. Zu dieser Region zählt auch der Frankfurter Flughafen, mit dem wir im Sinne einer guten Partnerschaft zusammenleben möchten. Zu einer solchen Partnerschaft gehört aber immer auch der Wille beider zu einem gedeihlichen Zusammenwirken - und hier wird die Liste der Enttäuschungen für die Städte und Gemeinden im Umland des Frankfurter Flughafens immer länger.



Als jüngstes Beispiel mag das TÜV-Gutachten zum Kelsterbacher Chemie-Werk Ticona dienen, das unmittelbar an die geplante Landebahn angrenzt. Die in der Expertise beschriebene Gefährdungslage wird schön geredet, zugleich legt die Fraport AG ein von ihr in Auftrag gegebenes Gutachten vor, in dem ein völlig anderes Bild gezeichnet wird. Der Verdacht liegt nahe, dass die Fraport AG ihre Interessen auch in dieser Frage rücksichtslos durchsetzen will.

Um auch Jugendliche gezielt anzusprechen, geht unsere Initiative inzwischen neue Wege. In Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Darmstadt wurde eine, wie ich meine, sehr gelungene Internetseite für junge Besucher zum Thema Flughafen-Ausbau eingerichtet.

Zum Schluss noch eine Bitte. Wie Sie sicher schon gehört haben, hat das Planfeststellungsverfahren zum Bau der A-380-Werft am 23. Juni begonnen.

Zeigen Sie mit Ihren Einwänden und Widersprüchen, dass sich unsere Region nicht alles gefallen lässt. Bringen Sie ihre Betroffenheit zum Ausdruck und melden Sie jetzt Ihre Ansprüche an!

Eine angenehme Lektüre wünscht

Ihr Enno Siehr

Landrat des Kreises Groß-Gerau

Lügendetektor und Hörsturz

Angehende Online-Journalisten der Fachhochschule Darmstadt entwickelten Homepage speziell für junge Leute – Argumente der Ausbaubefürworter kritisch hinterfragt.

Ein kleiner Bagger kommt von rechts ange-
rollt, schiebt die Worte „Mehr Flughafen...“
einfach aus dem Bild. Darunter blinkt frech die
Fortsetzungszeile „braucht kein Mensch“.

Ganz so leicht wird der Flughafenausbaunicht
zu verhindern sein, doch hat die „Initiative
Zukunft Rhein-Main“ erneut bewiesen, dass
sie auch ungewöhnliche Wege geht. Bei dem
beschriebenen Szenario handelt es sich näm-
lich um einen neuen Internet-Auftritt, der sich
speziell an junge Leute richtet.

„Zukunft Rhein-Main Young“ heißt das Projekt,
mit dem bei Jüngeren das Interesse am Thema
Flughafen-Ausbau geweckt werden soll. Be-
auftragt wurde hierfür keine teure Werbe-
agentur, die Initiatoren der „Zukunft Rhein-
Main“ setzten auch hier auf die Jugend. In
einem Multimedia-Seminar der Fachhoch-
schule Darmstadt entwickelten angehende
Online-Journalisten unter der Leitung von
Barbara Simon und Michael Lang die neue
Internet-Seite und lernten praxisnah den
Einstieg in die öffentliche Kommunikation.

In vier „Modell-Agenturen“ entstanden ver-
schiedene Varianten, ehe eine Jury schließlich
die seit Anfang Juni im Netz befindliche
Fassung auswählte. Diese bietet Besuchern
eine Fülle von Informationen. Mit den
Auswirkungen von Lärm auf die menschliche
Gesundheit befassen sich die Studenten unter
der Rubrik „Hörsturz“, während den vielfältigen
Belastungen für die Umwelt in der Sparte
„Umweltskandal“ nachgespürt wird. Auch das
Thema „Widerstand“ mit einem Blick auf die
Auseinandersetzungen an der Startbahn West
fehlt nicht. Komplexe Fragen haben die
Studenten in kurzen, knackigen FAQ's
(Frequently Asked Questions) untergebracht
und beantwortet.

Kritisch setzen sich die künftigen Online-
Journalisten in einem „Lügendetektor“ mit
den Ausbau-Argumenten der Fraport ausein-
ander. Hier hinterfragen sie die Versprech-
ungen der Fraport AG und lassen so manches
Hochglanzplakat in einem anderen Licht
erscheinen. Massenhaft haben die Ausbaub-
etreiber Bilder junger Menschen plakatiert,
die auf einen Ausbildungsplatz am Flughafen
hoffen - dabei bietet die sogenannte „Job-
Maschine“ gerade einmal 100 Ausbildungs-
stellen.

Die gründlich recherchierten Texte sind zwar
für Jüngere bestimmt, aber auch für alle ande-
ren informativ und lesenswert. ■



Groß-Geraus Landrat Enno Siehr und Pia Sue Helferich von der Fachhochschule Darmstadt stellen die neue Internet-Seite ins Netz.

Finden lassen sie sich im Internet unter:
www.zukunft-rhein-main-young.de

Kampf gegen den Lärmteppich

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm setzt sich seit Jahrzehnten für geringere Belastungen ein – Novellierung des 32 Jahre alten Fluglärmgesetzes ein zentrales Anliegen.

Sie kämpft schon seit Jahrzehnten gegen den
immer dichter werdenden Lärmteppich aus der
Luft: Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm
(BVF), zu deren bekanntesten Vertretern in der
Rhein-Main-Region der frühere Umweltpfarrer
Professor Dr. Kurt Oeser und der ehemalige
Landtagsabgeordnete Dirk Treber zählen.

Ein zentrales Anliegen der BVF ist die rasche
Novellierung des Fluglärmgesetzes, das vor
nunmehr 32 Jahren erlassen wurde und den
heutigen Belastungen durch den sprunghaft
angestiegenen Flugverkehr einfach nicht

mehr gerecht wird. Von der Neuregelung
erwartet die BVF einen umfassenden Schutz
der Nachtruhe. Außerdem fordert sie eine auf
neuesten Erkenntnissen der Lärmwirkungs-
forschung basierende Schutzkonzeption.

Gestärkt wissen will sie auch die Mitwirkungs-
rechte der Kommunen sowie der Bürgerinnen
und Bürger bei der Festlegung von An- und
Abflugrouten. Geht es nach ihr, sollen
Fluglärmkommissionen, Fluglärmschutzbe-
auftragte und nicht zuletzt sie selbst bei Aus-
und Neubauprojekten von Flughäfen ein

gewichtiges Wort mitzureden haben. Trotz
ihres Namens beschränkt sich die BVF aber
nicht nur auf den Fluglärm. Sie setzt sich nach-
drücklich für einen umfassenden Schutz vor
allen Arten von Lärm ein. Denn dass Lärm
krank macht, dürfte nicht umstritten sein. ■

Regionalbeauftragter Mitte der BVF in der
Rhein-Main-Region ist:
Dirk Treber
Weingartenstraße 24
64546 Mörfelden-Walldorf
Telefon 06105/21781

Dicke Kröte für die Fraport AG

Scheitert der Ausbau des Frankfurter Flughafens am Kelsterbacher Chemie-Werk Ticona? Die Kosten für eine Verlegung werden auf rund 1,3 Milliarden Euro geschätzt.

Scheitert der Flughafen-Ausbau am Kelsterbacher Chemie-Werk Ticona? Die direkt in der Einflugschneise einer Nordwest-Bahn gelegene Fabrik war von den Fraport-Planern in den Unterlagen für das Raumordnungsverfahren „schlichtweg übersehen“ worden.

Auf die recht fragwürdige Vorgehensweise beim Erstellen der Unterlagen hat das „Extrablatt“ schon wiederholt hingewiesen, jetzt aber droht der Flughafenbetreiberin Ungemach. In einem Risiko-Gutachten des TÜV Essen wird für das nach den Planungen in einer Höhe von 60 bis 70 Metern überflogene Ticona-Gelände von einem Schadensereignis in 600 Jahren ausgegangen, ein nicht eben beruhigender Wert. Fachleute sprechen denn auch von einem hohen bis sehr hohen Risiko. Als gefährlichster Moment im Flugverkehr gilt der Landeanflug. Knapp die Hälfte aller Abstürze ereignen sich kurz vor dem Aufsetzen, und just in dieser kritischen Phase soll ein Chemie-Werk mit 1000 Beschäftigten überflogen werden, das als Risikobetrieb eingestuft ist – verantwortliche Planung sieht anders aus.

Aufhorchen lässt zudem, dass die Landesregierung das Gutachten schon zwei Mal zur Überarbeitung zurückgeschickt hat. Da scheint es gut möglich, dass dem Auftraggeber die Resultate nicht ins Konzept gepasst haben. Die Fraport AG präsentierte übrigens zeitgleich ein „Gegengutachten“

aus Berlin, nach dem mit einem Absturz „nur“ alle 2778 Jahre zu rechnen sei. Vertrauen erweckt das Vorgehen der Ausbaubetreiber in dieser Frage jedenfalls nicht. Bestätigt sehen sich dagegen zahlreiche Politiker aus Städten und Gemeinden im Einzugsgebiet des Flughafens, die immer wieder auf das Risiko Ticona verwiesen haben. Sie fordern daher, die Ausbauplanungen unverzüglich einzustellen.

Als Alternative bliebe eine Verlegung des Unternehmens, das seine weltweite Zentrale erst im vorigen Jahr nach Kelsterbach verlegt hat. Die Kosten für einen Umzug werden allerdings auf rund 1,3 Milliarden Euro geschätzt, mögliche Produktionsausfälle gar nicht eingerechnet. Die Nordwest-Bahn könnte für die Fraport AG also zu einer gewaltigen Kröte werden, an der sich die Ausbaubetreiber gehörig verschlucken. ■



Das Ticona-Werk bei Kelsterbach läge direkt in der Einflugschneise der Nordwest-Bahn und würde ein erhebliches Gefahrenpotenzial darstellen.

Recht auf Ruhe und Entspannung

Zahlreiche Bürgerinitiativen bei „Tag gegen Lärm“ aktiv – Erweiterung des Flughafens unverträglich für Gesundheit und Lebensqualität

Zu einem klaren Fazit gelangten die Redner beim „Tag gegen Lärm“ in Bischofsheim: Lärm nervt, raubt uns Schlaf und Erholung, schädigt unsere Gesundheit und zerstört die Lebensqualität in der Rhein-Main-Region. Christina Eberle (B!MS/Bürgerinitiative Mainspitze gegen den Flughafenausbau), Bischofsheims Bürgermeister Reinhard Bersch, der evangelische Pfarrer Klaus Gottschlich und Dirk Treber wiesen eindringlich darauf hin, dass ein weiterer Ausbau des Flughafens und damit noch mehr Lärm nicht hinzunehmen sind - schließlich besitzt der Mensch ein Recht auf Ruhe und Entspannung.

Zuvor hatten zahlreiche Demonstranten bei einem vom katholischen Pfarrer Michael Petschull eröffneten Zug durch die Straßen Bischofsheims ihrem Unmut über die Tag und Nacht vom Flugverkehr ausgehenden Belastungen Luft gemacht. Veranstaltungen zum internationalen „Tag gegen Lärm“ gibt es in Deutschland seit sechs Jahren. In der Rhein-Main-Region beteiligten sich in diesem Jahr viele Initiativen. ■

Zusätzliche Informationen können Sie im Internet unter www.tag-gegen-laerm.de abrufen.



Lärmdicht verpackt: Sieht so die Zukunft unserer Kinder aus?

Vor dem Ausstieg?

Etliche Städte und Gemeinden wollen die Mitarbeit im Regionalen Dialogforum beenden – Ihre Kritik: Einwände und Bedenken werden nicht ernst genommen.

Ihre Unzufriedenheit über die Arbeit des Regionalen Dialogforums (RDF) haben die Kommunen in der Vergangenheit immer wieder zum Ausdruck gebracht - und mittlerweile Konsequenzen gezogen.

Elf von 13 Städten und Gemeinden lassen ihre Mitarbeit in dem Forum unter der Leitung des Darmstädter Hochschulpräsidenten Johann-Dietrich Wörner inzwischen ruhen, darunter Mainz, Darmstadt, Rüsselsheim, Kelsterbach, Raunheim, Mörfelden-Walldorf und Flörsheim. Auch ein völliger Ausstieg scheint möglich, wobei die städtischen Gremien die Entscheidung fällen sollen (siehe hierzu

das Gespräch mit Kelsterbachs Bürgermeister Erhard Engisch).

Kritik üben die Kommunen vor allem an der gegenwärtigen Ausrichtung des Dialogforums, das ihnen nur noch als „Begleitkreis für den Ausbau“ erscheint. Außerdem befürchten sie, dass ihnen bei Verwaltungs- und Gerichtsverfahren Nachteile entstehen könnten, wenn strittige Fragen zuvor bereits im RDF behandelt worden seien. Ferner bemängeln die Städte und Gemeinden, dass ihre Einwände nicht protokolliert und wichtige Fragen – etwa zum Thema Nachtflugverbot – nicht beantwortet würden. ■

„Fühle mich bestätigt“

Kaum eine andere Kommune wäre von einem Ausbau des Frankfurter Flughafens so stark betroffen wie die am Untermain gelegene Stadt Kelsterbach (15.471 Einwohner), die unmittelbar an den Airport grenzt. Das Extrablatt sprach mit Bürgermeister Erhard Engisch (57/SPD).

Extrablatt: Herr Engisch, Sie haben immer vor einem Ausbau gewarnt. Sehen Sie sich durch das TÜV-Gutachten zum Chemiewerk Ticona bestätigt?



Erhard Engisch: In der Tat habe ich seit Beginn der Ausbaudiskussion 1997 bei verschiedenen Anlässen auf die Sicherheitsproblematik der Landebahn Nordwest hingewiesen. Als „Provinzbürgermeister“ wird man aber bei solchen Fragestellungen nicht ganz ernst genommen. Insofern fühle ich mich durch das TÜV-Gutachten in meiner Auffassung über das hohe Sicherheitsrisiko der geplanten Landebahn bestätigt.

EB: Was müsste Ihrer Meinung nach jetzt geschehen?

E. Engisch: Ganz klar! Eine Bahn mit einem solch hohen Sicherheitsrisiko ist nicht genehmigungsfähig. Zumal sich nicht nur die Ticona, sondern auch andere sicherheitsrelevante Industrieanlagen wie zum Beispiel das Tanklager am Mönchhofdreieck in unmittelbarer Nähe der geplanten Bahn befinden. Die von der Fraport AG angestrebten Verfahren dürfen deshalb erst gar nicht begonnen werden.

EB: Weshalb wollen Sie das Regionale Dialogforum verlassen?

E. Engisch: Eine endgültige Entscheidung habe ich in dieser Frage noch nicht getroffen. Die Entscheidung werde ich aber in enger Abstimmung mit den städtischen Gremien treffen. Dieser Schritt wird uns nicht leicht fallen. Wir müssen uns aber zweierlei vor Augen führen: Zum einen die Gefahr, dass eine Beteiligung im RDF unsere Chancen vor Gericht gegen die geplante Bahn schwächen könnte. Darüber hinaus müssen wir bei der Entscheidung über den Verbleib im RDF bedenken, dass die für Kelsterbach wichtigen Themen im RDF bisher nur ungenügend berücksichtigt wurden.

EB: Nehmen sich die Kommunen durch ihren Rückzug nicht auch Mitgestaltungsmöglichkeiten?

E. Engisch: Bei einer solchen Entscheidung sind natürlich die Vor- und Nachteile abzuwägen. Für mich als Kelsterbacher Bürgermeister ist in dieser Hinsicht die einstimmig gefasste Beschlussvorlage des Kelsterbacher Parlaments maßgebend, die einen Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main am bestehenden Standort ablehnt. Und wenn die Mitgliedschaft im RDF diesem Beschluss zuwider läuft, dann werde ich daraus die notwendigen Konsequenzen ziehen. In dieser Haltung weiß ich mich mit den meisten Kolleginnen und Kollegen der anderen Kommunen im RDF einig.

Adressen und Infos

Fluglärmbeschwerdetelefon der Flughafen Frankfurt/Main AG
Ausbauprogramm Flughafen
60547 Frankfurt/Main
Infotelefon/Fluglärmtelefon: 0800/2345679
Kostenfrei rund um die Uhr besetzt

Kreis Groß-Gerau
Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung und „Zukunft Rhein-Main – Aktion gegen Flughafen- und Ausbau“
Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau
Wilhelm-Seipp-Straße 4, 64521 Groß-Gerau
Telefon: 06152/989142
E-Mail: wubf@kreisgg.de
www.zukunft-rhein-main.de

Regionales Dialogforum (RDF)
Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums
Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim
Telefon: 06142/798791
www.dialogforum-flughafen.de

Bündnis der Bürgerinitiativen
„Keine Flughafenerweiterung“
Winfried Heuser
An der Kreuzheck 6, 60529 Frankfurt/Main
Telefon: 069/355464
E-Mail: winfried.heuser@t-online.de
www.flughafen-bi.de

Mainzer Bürgerinitiative gegen die Flughafenerweiterung Rhein-Main
c/o Interkulturelles Zentrum
Rheinallee 3d, 55116 Mainz
Telefon: 06131/9325626
E-Mail: MainzerFlughafenBI@web.de

BUND LV Hessen
Triftstraße 47, 60528 Frankfurt
Telefon: 069/6773760
Thomas Norgall
E-Mail: thomas.norgall@bund.net
www.bund-hessen.net

BUND LV Rheinland-Pfalz
Gärtnergasse 16, 55116 Mainz
Telefon: 06131/231973
E-Mail: bund.rheinlandpfalz@bund.net

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt/Main (KAG)
Wilhelm-Seipp-Str. 4, 64521 Groß-Gerau
Telefon: 06152/989684
E-Mail: kag-ffm@gmx.de
www.kag-flughafen-ffm.de



Aktion gegen Flughafen-Ausbau

Info-Telefon: 06152/989142 und 989391

Weitere Internetadressen

www.fluglaerm.de
www.ig-fluglaerm.de
www.mediation-flughafen.de
www.profutura.net
www.rm-institut.de

Impressum

Herausgeber: Kreisverwaltung Groß-Gerau
Presse- und Informationsamt



Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger!

Der Tag, an dem die Fraport AG das Planfeststellungsverfahren für einen Flughafenausbau beantragen wird, rückt unaufhaltsam näher. Deshalb wollen wir Sie mit der siebten Ausgabe des Extrablattes aus Sicht der betroffenen Kommunen informieren - ohne Polemik, aber eben auch nicht unkritisch, wie es die Ausbaubefürworter gern hätten.

Da wären beispielsweise die Aussagen der Fraport AG über die Arbeitsplatzentwicklung. Gewiss, gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten stellen Arbeitsplätze ein wichtiges Argument dar, über dem andere - etwa die Gesundheit der hier lebenden Menschen - aber nicht vergessen werden dürfen. Mit ihren schönfärberischen Prognosen versucht die Fraport AG, Stimmungen zu schüren. Vor diesem Hintergrund muss es erlaubt sein, vergangene Vorhersagen mit dem heutigen Stand zu vergleichen. Die Glaubwürdigkeit der Fraport AG stärkt dies jedoch nicht!

Immer wieder verweisen die Ausbaubefürworter auf das Nachtflugverbot, das die Region für zusätzliche Belastungen am Tage entschädigen soll. Tatsächlich werden in die Zeit von 22 bis 23 Uhr und von 5 bis 6 Uhr aber so viele Flüge eingepackt wie jetzt in der gesamten Nacht. Außerdem haben einige Fluggesellschaften bereits angekündigt, gegen ein „Nachtflugverbot“ zu klagen.

Der Ausbau kommt, das „Nachtflugverbot“ wird vor Gericht gekippt, Fraport AG und Landesregierung beteuern, man habe alles versucht - und die Zeche zahlt die Region. Für mich ein unerträgliches Szenario.

Eine interessante Lektüre wünscht

Ihr Enno Siehr

Landrat des Kreises Groß-Gerau

Geschönte Prognosen

Bei ihren **Arbeitsplatz-Vorhersagen** greift die Fraport AG regelmäßig zu hoch - Vertrauen der Kommunen erschüttert

Es war einmal ein hessischer Ministerpräsident, der verkündete in einer Regierungserklärung, dass die flächenmäßige Expansion des Flughafens mit dem Bau der Startbahn West ein Ende habe. Ja, er ging sogar noch weiter und versprach, dass kein weiterer Baum für den Flughafen fallen werde. Was wie ein Märchen aus uralten Zeiten anmutet, ist in Wirklichkeit gerade einmal 22 Jahre her.

Durch die aktuellen Pläne sind über 500 Hektar Wald bedroht, und das in einer Region, in der es kaum noch zusammenhängende Waldflächen gibt. Gerechtfertigt wird der ökologische Frevel damals wie heute mit dem Verweis auf die Arbeitsplätze, die ein Ausbau bringen werde. Der Flughafen als „Job-Maschine“, als Arbeitgeber der früheren „Opelaner“ - diese und ähnliche Titulierungen werden von den Ausbaubefürwortern gerne im Mund geführt.

Unbestritten ist, dass der Flughafen einen Wirtschaftsfaktor in der Region darstellt. Die von einer Erweiterung ausgehenden „Segnungen“ werden aber regelmäßig überschätzt. Hierzu nur zwei Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit: 1993 prognostizierte die damalige FAG (heute Fraport AG) bei einer Erhöhung der Flughafenkapazität

auf den heutigen Stand rund 50.000 neue Arbeitsplätze. Tatsächlich waren im Jahr 2000 bei 460.000 Flugbewegungen aber nur 8.000 Menschen mehr beschäftigt. Noch schlechter sieht die Bilanz für die Cargo City Süd aus, deren Ausbau 6.000 neue Arbeitsplätze schaffen sollte. Bis zum Jahr 2000 wurden indes lediglich 528 neue Arbeitsplätze gezählt.

Ein wundersamer Schwund bei den versprochenen Arbeitsplätzen lässt sich auch beim gegenwärtig angestrebten Flughafenausbau beobachten. Sprach der Mediationsbericht noch von 57.000 neuen Stellen, so blieb in den Raumordnungsunterlagen nur noch ein knappes Drittel, nämlich 18.000, übrig. Setzt sich dieser Trend fort, darf man gespannt sein, wie viele Arbeitsplätze die Fraport AG in den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren noch anbietet. Werden auch die Stellen einbezogen, die durch den Ausbau gefährdet sind oder - wie im Falle des Caltex-Geländes bei Raunheim - erst gar nicht entstehen können, reduziert sich diese Zahl ein weiteres Mal.

Dass das Vertrauen der Anrainer-Kommunen in die Fraport AG nachhaltig erschüttert ist, verwundert bei dieser Vorgeschichte nicht mehr! ■



Zusammenhängende Waldflächen werden rund um den Flughafen künftig kaum noch zu finden sein - mit negativen Folgen für Mensch und Umwelt.

Signal gegen Ausbaupläne

Über 500 Menschen folgten dem Aufruf des Bündnisses der Bürgerinitiativen zu einer **Demonstration** im Walldorfer Wald - **Gefährdete Bäume gekennzeichnet**

Ein klares Signal gegen den Flughafenausbau setzte das Bündnis der Bürgerinitiativen am 26. Januar: Rund 500 Menschen bekundeten in Walldorf ihre Ablehnung der geplanten Airport-Erweiterung.

Treffpunkt war südlich des Flughafengeländes. Hier sollen nach dem Willen der Fraport AG zusätzlich zur angestrebten Landebahn

bei Kelsterbach weitere 115 Hektar Wald fallen, um den Flughafen im Süden zu erweitern und auf dem Gelände der US Air-Base ein gigantisches Terminal 3 zu errichten, auf dem mehr Passagiere abgefertigt werden könnten als auf dem Flughafen München-Riem.

Die Teilnehmer der Demonstration kennzeichneten gefährdete Bäume und erkundeten

auch jene 20 Hektar Wald, die die Fraport AG für die Airbus A-380-Wartungshalle roden lassen möchte. Den geplanten Bau der Wartungshalle für die Großflugzeuge werteten Sprecher der Bürgerinitiativen als Einstieg in einen Flughafenausbau, der nach ihren Befürchtungen bis zu eine Million Flugbewegungen statt 460.000 wie bislang ermöglichen könnte. ■



Zum Tode verurteilt - der Walldorfer Wald ist durch den geplanten Bau der Airbus A-380 Wartungshalle extrem gefährdet.



Deutliche Aussage: Sie will den Wald auch in Zukunft noch erleben können.

Wohlwollen erkaufen?

Mit einer Stiftung will die Landesregierung jetzt das Wohlwollen der Region erkaufen: 50 Prozent der Einnahmen des Landes aus dem Flughafenbetrieb sollen für verschiedene Projekte im Raum um den Frankfurter Flughafen verwendet werden, sofern die Planfeststellung für einen Ausbau erfolgt. Dies gab Ministerpräsident und Fraport-Aufsichtsratschef Roland Koch jüngst bekannt.

Auch die anderen Anteilseigner der öffentlichen Hand - also die Stadt Frankfurt und die Bundesrepublik Deutschland - sollten sich nach Kochs Vorstellungen entsprechend beteiligen. Im Blick auf die chronische Finanzknappheit der Kommunen und die Anforderungen aus anderen Politikfeldern ist zu erwarten, dass dieser Topf letztlich leer bleibt und den Worten des Ministerpräsidenten, wie so oft, keine Taten folgen!

Wie es gefällt...

Der besonders geschützte Bannwald steht der Airport-Erweiterung im Wege - so wurden einfach die Gesetze geändert

Was nicht passt, wird passend gemacht: Nach diesem Motto handelt die hessische Landesregierung mit dem Ministerpräsidenten und Fraport-Aufsichtsratsvorsitzenden Roland Koch an der Spitze in Sachen Flughafenausbau. Weil der Bannwald einer Erweiterung im Wege stand, wurden im Sommer 2002 kurzerhand Gesetze geändert, so dass eine Aufhebung des besonderen Schutzstatus nun möglich ist.

In den neunziger Jahren hatte man große Waldflächen unter anderem bei Kelsterbach unter die höchste Schutzstufe gestellt, weil sie für Klima, Wasserhaushalt, Boden-, Sicht- und Lärmschutz als besonders wichtig eingestuft wurden. Bannwald durfte unter keinen Umständen abgeholzt werden. Damit ist es nun vorbei, denn der Bau einer Landebahn

im Kelsterbacher Wald erfordert die Aufhebung des Bannwaldstatus. Darauf hat auch das Regierungspräsidium Darmstadt in seiner landesplanerischen Beurteilung hingewiesen - und so wurde eben geändert, was nicht sein darf. ■



Der große Heldbock - dieser seltene Käfer braucht alte Eichenwälder zum Leben. Beim Flughafenausbau würde er aus unserer Region verschwinden.

Wem gehört der Flughafen?

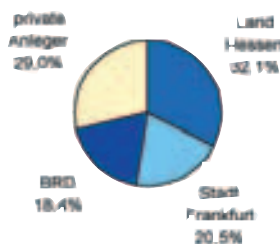
Mehr als zwei Drittel der Anteile hält die Öffentliche Hand - Ziele der Raumordnung nur ungenügend berücksichtigt - Verzicht auf S-Bahn-Anschluss am Terminal 3

Wem gehört der Flughafen? Profitgierigen Magnaten, die sich im Hintergrund halten, deren Gesicht niemand kennt, die nur an der Optimierung ihrer Gewinne interessiert sind und dafür zusätzliche Belastungen der Bevölkerung locker in Kauf nehmen?

Weit gefehlt! Auch nach dem Börsengang der Fraport AG befinden sich lediglich 29 Prozent des Flughafens in Streubesitz, wobei sich auch zahlreiche kleine Privatanleger und nicht zuletzt Erweiterungsgegner Aktien gesichert haben, die bei Hauptversammlungen der Fraport AG mitreden wollen. Mehr als zwei Drittel am größten deutschen Passagierflughafen hält dagegen die Öffentliche Hand, mit 32,1 Prozent besitzt das Land Hessen nach wie vor den Löwenanteil. Dahinter folgen die Stadt Frankfurt (20,5 Prozent) und die Bundesrepublik Deutschland (18,4 Prozent).

Dies wirft die Frage auf, ob ein öffentlich getragenes Unternehmen nicht auch öffentliche und nicht nur betriebswirtschaftliche Interessen verfolgen sollte. Die langfristige Sicherung der Lebensqualität und der Erhalt der Naturräume sind hier an erster Stelle zu nennen.

Umweltpolitisch ist es unverantwortlich, dass mit Steuergeldern zusätzlicher Fluglärm ermöglicht und es für die Einheimischen immer schwieriger wird, irgendwo ein ruhiges Plätzchen zu finden. Nach dem Raumordnungsgesetz und dem Hessischen Landesplanungsgesetz sind Unternehmen, an denen öffentliche Stellen beteiligt sind, dazu verpflichtet, sich an die Ziele der Raumordnung zu halten, doch auch dies interessiert die Fraport AG herzlich wenig.



Dass der Erhalt des Waldes rund um den Flughafen Vorrang vor anderen Nutzungen hat, eine weitere Flächenversiegelung unterbleiben und der Öffentliche Personen Nahverkehr gestärkt werden sollte, spielt keine Rolle. Stattdessen werden am geplanten Terminal 3 im Süden des Flughafens riesige Parkplätze geplant, auf einen S-Bahn-Anschluss aber wird verzichtet. ■



Naherholung könnte in der Region bald ein Fremdwort sein.



Die vom Ausbau beeinträchtigten Gewerbegebiete und die Ausdehnung des Flughafens im Jahr 2015 zeigt diese Grafik.

Fraports „Nachtflugverbot“

Immer wieder ist von Ausbaubefürwortern zu hören: Das von der Region seit langem geforderte Nachtflugverbot wird es nur bei einem Ausbau geben. Fraport-Aufsichtsratsvorsitzender Roland Koch kündigte kürzlich an, dass die Fraport im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren zur Airport-Erweiterung selbst ein Nachtflugverbot beantragen werde.

Dieses bezieht sich aber nicht auf die gesetzlich definierte Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr, sondern nur auf die im Mediationsverfahren festgelegte Zeit von 23 bis 5 Uhr. Eine Entschädigung für zusätzliche Belastungen von mindestens 50 Prozent am Tage stellt das „Nachtflugverbot“ der Fraport nur bedingt dar. In die Zeit von 22 bis 23 Uhr sowie von 5 bis 6 Uhr will der Airport-Betreiber so viele Flüge packen, wie jetzt in der gesamten Nachtzeit. Außerdem sind Zweifel an der Durchsetzbarkeit des „Nachtflugverbotes“ angebracht. Einige Fluggesellschaften haben bereits angekündigt, hiergegen klagen zu wollen - und würden dies gewiss nicht tun, wenn sie keine Chancen sähen. So steht zu befürchten, dass das „Nachtflugverbot“ nicht viel mehr als eine Beruhigungsspielle für die Region ist. Auch nach dem Bau der Startbahn West sollte ja kein Baum mehr außerhalb des Zaunes fallen...

Getrennte Projekte?

Beim Flughafenausbau geht es scheinbar voran: Am 29. Januar hat die Fraport AG die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren für den Bau der A-380-Werft eingereicht. Damit soll ein Betrieb des größten Flugzeugs der zivilen Luftfahrt von Frankfurt aus ermöglicht werden.

Zwar besteht der Flughafenbetreiber darauf, dass es sich bei der A-380-Werft und dem geplanten Ausbau um zwei Projekte handelt, die nichts miteinander zu tun hätten, doch werden für die Wartungshalle Flächen außerhalb des Zaunes beansprucht, um die Erweiterung auf dem bestehenden Gelände voranzutreiben.

Die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für die A-380-Werft könnte noch im März erfolgen, die Frist für Einwendungen bereits im Mai 2003 ablaufen.

Wann das Verfahren für den beabsichtigten Bau der Landebahn im Kelsterbacher Wald beginnt, ist noch unklar. Vom 7. bis 17. April sollen bei einem so genannten „Scopingtermin“ jedenfalls Vereinbarungen über die Untersuchungstiefe getroffen werden, so dass mit einem Start in diesem Jahr zu rechnen ist. ■



Salamitaktik - den geplanten Ausbau treibt die Fraport AG scheinbar voran.

Ungewisse Zukunft

Thomas Norgall arbeitet als Naturschutzreferent für den hessischen Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland. Seine Schwerpunktthemen sind der Naturschutz und speziell der Ausbau des Frankfurter Flughafens. Außerdem berät er BUND-Gruppen in allen Fragen der Verbandsbeteiligung und Verbandsklage.

Extrablatt: Herr Norgall, ein Flughafenausbau brächte tausende Arbeitsplätze. Weshalb lehnt der BUND ihn ab?



Thomas Norgall: Wieviele Arbeitsplätze der Ausbau bringt ist strittig. Sicher ist aber, dass er zu einer Verschärfung der Lärmbelastung für die Menschen und zu gewaltigen Rodungen im Bannwald führen würde. Der Wald wurde zu Bannwald erklärt, weil er unersetzlich ist. Es ist bisher auch nicht klar, wie groß der Waldverlust tatsächlich sein wird.

EB: Das heißt, sie zweifeln an den Angaben der Fraport AG?

T.N.: Ja. Die Unterlagen der Fraport zum Raumordnungsverfahren haben je nach Kapitel andere Flächengrößen genannt und waren unbrauchbar. Wir haben nicht verstanden, wieso das Regierungspräsidium dies hingenommen und dann mühevoll den Waldverlust ausgerechnet hat.

EB: Womit rechnen Sie?

T.N.: Nach diesen Behördenangaben sollen bei Kelsterbach und Walldorf etwa 330 ha Wald gerodet werden. Dadurch entstehen dann Restwaldflächen von weiteren 240 ha, deren Zukunft mehr als ungewiss ist. Wahrscheinlich lösen sich diese Bestände mit der Zeit auf. An der Startbahn 18-West konnte man diese Auflösung von Restwald gut beobachten. Doch wir befürchten noch Schlimmeres: Mit dem Ausbau wird der Schadstoffausstoß wohl zunehmen und es ist sehr fraglich, ob die geschädigten Wälder dies im Rhein-Main-Gebiet großflächig verkraften.

EB: Was unternimmt der BUND, um hierauf aufmerksam zu machen?

T.N.: Wir haben die ökologischen Gefahren für den Wald bei den zahlreichen Veranstaltungen in den letzten Jahren immer wieder erläutert. Auf der Internetseite des Landesverbandes ist dauerhaft detailliertes Material nachlesbar. Ganz wichtig ist für uns, dass wir die Problematik in das Genehmigungsverfahren hineinbringen, denn wir können bei einem späteren Klageverfahren nur die Argumente und Fakten vorbringen, die wir vorher schon in das Verfahren eingebracht haben.

Adressen und Infos

Fluglärmbeschwerdetelefon der Flughafen Frankfurt/Main AG
Ausbauprogramm Flughafen
60547 Frankfurt/Main
Infotelefon/Fluglärmtelefon: 0800/2345679
Kostenfrei rund um die Uhr besetzt

Kreis Groß-Gerau
Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung und „Zukunft Rhein-Main – Aktion gegen Flughafen- ausbau“
Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau
Wilhelm-Seipp-Straße 4, 64521 Groß-Gerau
Telefon: 06152/989142
E-Mail: wubf@kreisgg.de
www.zukunft-rhein-main.de

Regionales Dialogforum (RDF)
Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums
Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim
Telefon: 06142/798791
www.dialogforum-flughafen.de

Bündnis der Bürgerinitiativen
„Keine Flughafenerweiterung“
Winfried Heuser
An der Kreuzheck 6, 60529 Frankfurt/Main
Telefon: 069/355464
E-Mail: winfried.heuser@t-online.de
www.flughafen-bi.de

Mainzer Bürgerinitiative gegen die Flughafen- erweiterung Rhein-Main
c/o Interkulturelles Zentrum
Rheinallee 3d, 55116 Mainz
Telefon: 06131/9325626
E-Mail: MainzerFlughafenBI@web.de

BUND LV Hessen
Triftstraße 47, 60528 Frankfurt
Telefon: 069/6773760
Thomas Norgall
E-Mail: thomas.norgall@bund.net
www.bund-hessen.net

BUND LV Rheinland-Pfalz
Gärtnergasse 16, 55116 Mainz
Telefon: 06131/231973
E-Mail: bund.rheinlandpfalz@bund.net

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt/Main (KAG)
Wilhelm-Seipp-Str. 4, 64521 Groß-Gerau
Telefon: 06152/989864
E-Mail: kag-ffm@gmx.de
www.kag-flughafen-ffm.de



Aktion gegen Flughafen-Ausbau

Info-Telefon: 06152/989142 und 989391

Weitere Internetadressen

www.fluglaerm.de
www.ig-fluglaerm.de
www.mediation-flughafen.de
www.profutura.net
www.rm-institut.de

Impressum

Herausgeber: Kreisverwaltung Groß-Gerau
Presse- und Informationsamt



Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger!

Die vor Ihnen liegende 6. Ausgabe des Extrablattes der „Initiative Zukunft Rhein-Main“ beschäftigt sich zentral mit einem Thema: dem Planfeststellungsverfahren für die Errichtung einer neuen Wartungshalle für den Airbus A 380, den die Lufthansa zukünftig in Frankfurt zu stationieren gedenkt. Für dieses Mammutprojekt müssten 20 Hektar Bannwald außerhalb des jetzigen Flughafengeländes fallen, müsste die Okrifteler Straße zwischen Walldorf und Kelsterbach verlegt werden.

Was die Fraport der Region dabei verniedlichend als „Optimierung bestehender Anlagen“ verkaufen möchte, ist in Wahrheit längst die Ausbaustufe 1 – und der Auftakt für die nächste Runde einer großangelegten Erweiterung, die der Region noch mehr Lärm und Schadstoffe bringen wird.

Das behördliche Genehmigungsverfahren für dieses Projekt steht kurz vor seiner Eröffnung. Und dies, obwohl sich die Menschen in der Region – allen Werbekampagnen der Fraport AG zum Trotz – weiterhin mit großer Mehrheit gegen den Ausbau aussprechen.

Aber die Städte und Gemeinden sind gut gerüstet – sie werden die Interessen ihrer lärmgeplagten Bürgerinnen und Bürger mit allen juristischen Mitteln verteidigen. Dass wir dabei gute Karten haben, hat nicht zuletzt das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs zum Landesentwicklungsplan bewiesen.

Aber auch ein jeder von Ihnen kann etwas tun, kann dazu beitragen, dass nicht noch mehr Lebens- und Freizeitraum in der Region den Gewinninteressen von Fraport AG und Lufthansa geopfert werden.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre des neuen Extrablattes.

Ihr

Enno Siehr
Landrat des Kreises Groß-Gerau

Durch die Hintertür!

Beim geplanten Bau einer Werft für den **Airbus A 380** handelt es sich um mehr als eine Halle – es geht um Ausbaustufe eins

**Die entscheidende Phase in der Ausein-
setzung um den Flughafenausbau beginnt –
und die Fraport AG wählt die Hintertür.**

Statt den Planfeststellungs-Antrag für den Bau einer neuen Landebahn einzureichen, geht es zunächst „nur“ um eine Wartungshalle für den neuen Airbus A 380, den die Lufthansa in Frankfurt stationieren möchte.

Taktisch ist das geschickt, denn gegen eine Wartungshalle sind kaum so viele Proteste zu erwarten wie beim Bau einer weiteren Bahn. Um einen neuen Vorschlag handelt es sich bei der Halle nicht, sie war schon in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren enthalten. Im sogenannten „Prognose-Nullfall“ – dem Verzicht auf eine neue Bahn – hätte sie auf dem Gelände der US-Airbase entstehen sollen. In der jetzt vorgestellten Planung ist hiervon keine Rede mehr, was nicht verwundert – schließlich will die Fraport AG den Ausbau.

Für die 350 Meter lange, 140 Meter breite und 34 Meter hohe Wartungshalle sollen 20 Hektar Bannwald außerhalb des Flughafengeländes fallen, die Okrifteler Straße zwischen Walldorf und Kelsterbach müsste verlegt werden. Sie würde dann direkt an das Vogelschutzgebiet Markwald und Gundwald grenzen. Was die Fraport AG als

Optimierung verkaufen möchte, ist in Wirklichkeit längst die Ausbaustufe eins.

Ein Flugzeug wie den A 380, der bis zu 800 Passagiere aufnehmen kann, gilt es zu füllen. Dafür bedarf es entsprechender Zubringerflüge. Steht die Wartungshalle für den A 380 erst einmal, dann liefert sie den Flughafenbetreibern wie von selbst Argumente für den Ausbau des Airports.

Die Herausnahme der Wartungshalle aus dem Gesamtvorhaben Flughafenausbau hat, so scheint es, Methode; außerdem übt die Lufthansa, die bereits 15 Airbus A 380 bestellt hat und ab 2006 eine geeignete Werft benötigt, massiven Druck aus. Die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren zur A 380-gerechten Umgestaltung des Flughafens dürften daher noch im Oktober 2002 eingereicht werden.

Dass für das Vorhaben auch der Bannwaldschutz aufgehoben wird, zeichnet sich ab. Dafür muss es nach dem hessischen Forstgesetz aber „überwiegende Gründe des Allgemeinwohls“ geben – der Bau einer privatwirtschaftlichen Wartungshalle rechtfertigt die Verringerung der ohnehin schon knappen Waldflächen im Rhein-Main-Gebiet jedenfalls nicht. ■



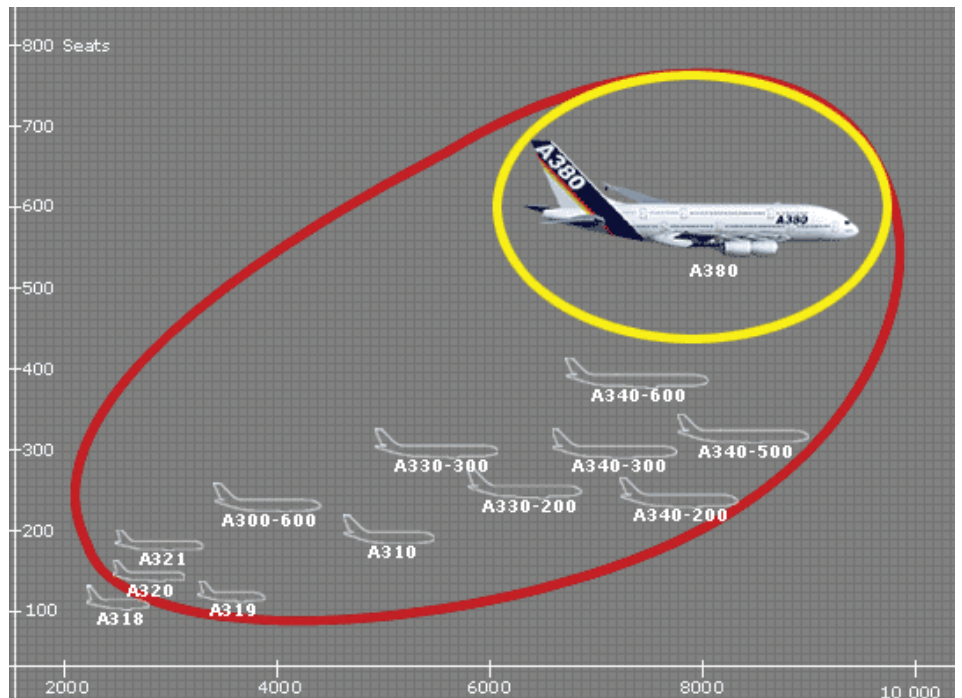
Wenn der Airbus A 380 – wie auf unserer Fotomontage – erst einmal über die Region donnert, ist Unterricht wohl nur noch bei geschlossenen Fenstern möglich.

Leiser Airbus A 380?

Die größte Passagiermaschine der Welt kann bis zu 800 Fluggäste aufnehmen. Für die Bewohner der Rhein-Main-Region bedeutet dies eine erhebliche Zunahme des Zubringerverkehrs

Er ist ein Produkt der Superlative: Eine Spannweite von 79 Meter, eine Länge von 77,40 Meter und eine Höhe von 24,30 Meter machen den Airbus A 380 zum größten Flugzeug der Welt. Der Riesenjet kann bis zu 800 Passagiere aufnehmen, besitzt aufgrund seiner Ausmaße aber auch eine völlig andere Flugcharakteristik als alle bislang eingesetzten Flugzeuge. Das bedeutet andere Flugrouten, andere Überflughöhen, andere Lärmwerte - leiser wird es über Rhein-Main mit dem Einsatz des Supervogels wohl nicht.

Zwar werben die Flughafenbetreiber damit, dass der A 380 größer und leiser sei, doch müssen große Flugzeuge erst einmal gefüllt werden. Der A 380 wird also einen erheblichen Zubringerverkehr erzeugen, und mittlerweile hat die Fraport auch eingeräumt, dass sich die Lärmkurven durch den A 380 nicht ändern werden. Im Klartext: Die propagierte Lärmmentlastung wird es nicht geben. Dafür aber mehr Lärm, wenn Wartungshalle und Ausbau erst einmal verwirklicht sind. ■



Ein wahrer Riesenvogel: Der neue A 380 stellt alle anderen Maschinen der Airbus-Flotte in den Schatten.

Auftrieb für Ausbaukritiker

Groß-Geraus Landrat Enno Siehr wertet Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes als „großen Erfolg für die Region“

Auftrieb verliehen hat den Ausbaukritikern ein Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes in Kassel. Dieser erklärte eine Passage des Landesentwicklungsplanes für nichtig, in der der Flughafenausbau als verbindliches Ziel festgeschrieben war. Damit musste die hessische Landesregierung mit ihren Ausbauplänen eine erste juristische Niederlage hinnehmen. Groß-Geraus Landrat Enno Siehr, einer der Sprecher der „Initiative

Zukunft Rhein-Main“, sprach nach Bekanntgabe des Urteils von einem „großen Erfolg für die gesamte Region“.

Das Kasseler Urteil bedeute für die Kommunen einen Zeitgewinn in der Auseinandersetzung um den Ausbau. Der Erfolg der kommunalen Seite lässt sich auch an der Kostenverteilung ablesen. Weniger als 20 Prozent sind von den Städten und

Gemeinden zu tragen – den Rest zahlt nach der Entscheidung des Gerichts das Land.

Die Hessische Landesregierung zeigte sich dagegen selbst von dieser Entscheidung nicht beeindruckt. Das Urteil werde den Ausbau nicht verzögern, meinte Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) - auf ein faires Verfahren darf die Bevölkerung im Flughafenumfeld kaum hoffen. ■



Bedrohte Idylle: Dem Bau der Wartungshalle für den Airbus A 380 würden weitere Naherholungsgebiete zum Opfer fallen.

98% gegen den Ausbau!

Im Extrablatt vom Dezember 2001 berichteten wir von den Ergebnissen einer ständigen Internet-Umfrage der Hessischen Landeszentrale für politische Bildung. Sprachen sich damals noch 74 Prozent der Teilnehmer gegen einen Ausbau des Frankfurter Flughafens aus, so sind es nach der neuesten Auswertung schon 98 Prozent. Ein eindeutiges Votum, das abermals beweist, dass die Bevölkerung den verlockenden Arbeitsplatzversprechungen von Fraport AG und Landesregierung längst nicht mehr glaubt.

Ohne Einspruch kein Anspruch!

Hilfestellung bei Bedenken bietet die Initiative Zukunft Rhein-Main: Das Ausfüllen des **angehängten Fragebogens** führt zum Einwand ohne großen Aufwand

Mit dem Planfeststellungsverfahren zum Bau der A 380-Wartungshalle tritt das Genehmigungsverfahren in seine erste entscheidende Phase. Für Sie als Bürgerinnen und Bürger gilt nun: Ohne Einspruch kein Anspruch!

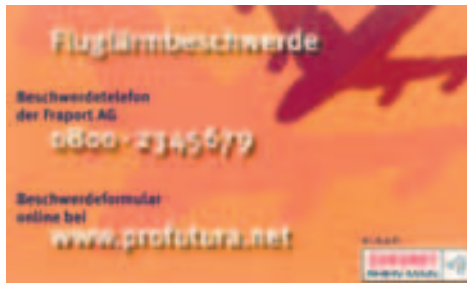
Nur wer in der Planfeststellung seinen Einspruch erhebt, hat später auch das Recht, Ansprüche geltend zu machen - für die Wertminderung seiner Immobilie oder gesundheitliche Belastungen infolge des Ausbaus. Im Planfeststellungsverfahren gibt es eine Ausschlussfrist von sechs Wochen. Innerhalb dieser Zeit müssen schriftliche Einsprüche beim Regierungspräsidium Darmstadt, Luisenplatz 2, 64283 Darmstadt, eingereicht werden.

Darin sollten die Folgen beschrieben werden, die der Ausbau für Sie persönlich hat. Auch mögliche Forderungen sollten Eingang in ihren Einspruch finden. Je mehr Personen sich aus ihrem Haushalt beteiligen,

umso besser - auch Kinder dürfen ihre Einwände vortragen.

Die „Initiative Zukunft Rhein-Main“ will Ihnen hierbei helfen. Wenn Sie den diesem Extrablatt angehängten „Fragebogen für Betroffene“ ausfüllen und an die angegebene Adresse senden, erhalten sie während der Ausschlussfrist Ihren persönlichen Einspruch per Post zugeschickt. Wer einen Internet-Anschluss besitzt, kann den Bogen auch unter www.profutura.net ausfüllen. Ihr Einspruch kommt dann per E-Mail. Der ausgefüllte Fragebogen gilt übrigens auch für das Verfahren zum Bau der geplanten Landebahn. ■

Nähere Auskünfte erteilt Ihnen die „Initiative Zukunft Rhein-Main“ Wilhelm-Seipp-Straße 4 64521 Groß-Gerau Telefon 06152/989142 oder 989391 E-Mail: wubf@kreisgg.de



Eine Region wehrt sich

Mit einer **Großdemonstration am 19. Oktober in Offenbach** wollen die Bürgerinitiativen auf ihre Forderungen aufmerksam machen

Allein auf die juristische Auseinandersetzung wollen sie sich nicht verlassen. An vielen Orten im gesamten Rhein-Main-Gebiet machen sie mit pfiffigen Aktionen auf sich aufmerksam, haben beim Sammeln von Einwendungen wertvolle Hilfestellungen geleistet und treten für die Rechte der lärmgeplagten Bevölkerung ein. Gemeint sind die im „Bündnis der Bürgerinitiativen“ zusammengeschlossenen Ausbaueegner, die jetzt zu einer Großdemonstration unter dem Motto „Eine Region wehrt sich“ aufrufen.



Zuwachs bei Zukunft Rhein-Main

Weiter gewachsen ist die Zahl der Kommunen, die in der „Initiative Zukunft Rhein-Main“ mitarbeiten. Als neue Mitglieder konnten inzwischen die Stadt Groß-Gerau und die Stadt Hofheim begrüßt werden. Dass sich immer mehr Städte und Gemeinden dafür entscheiden, bei „Zukunft Rhein-Main“ mitzuwirken, beweist die Geschlossenheit der kommunalen Familie.

Gegeneinander ausspielen lassen sich die vom Fluglärm betroffenen Städte und Gemeinden im Interesse ihrer Bevölkerung nicht. Wichtig ist, dass es der „Initiative Zukunft Rhein-Main“ nicht um eine Gegnerschaft zum Frankfurter Flughafen geht. Sie tritt aber für eine einvernehmliche Nachbarschaft ein - und da müssen auch die Belange der hier lebenden Menschen ihre Berücksichtigung finden.

Am Samstag, 19. Oktober, wollen sie um 11.30 Uhr vor dem Offenbacher Rathaus zeigen, dass die Belastungen das zumutbare Maß längst überschritten haben und sich die Menschen im Rhein-Main-Gebiet nicht mehr gefallen lassen. Eine neue Bahn wird von den über 60 Bürgerinitiativen ebenso strikt abgelehnt wie die Rodung von Bannwald oder ein drittes Terminal, dafür fordern sie ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Zahlreiche örtliche Bürgerinitiativen organisieren Mitfahrgelegenheiten, weitere Informationen finden sich im Internet auf der Seite www.flughafen-bi.de. ■



Strategieplanung: Workshop zum gemeinsamen Vorgehen beim Planfeststellungsverfahren.

Ohne Ausbau attraktiv

Von den Befürwortern eines weiteren Ausbaus des Frankfurter Flughafens hören wir immer wieder das Argument: Ohne den Bau einer neuen Rollbahn verlöre die Rhein-Main-Region ihre Attraktivität für weltweit agierende Unternehmen, zögen sich die internationalen Konzerne aus dem Rhein-Main-Gebiet zurück, gingen Arbeitsplätze verloren. Damit wird zugleich unterstellt, dass sich Weltfirmen nur dort ansiedeln oder nur dort bleiben, wo ein internationaler Airport in Sicht- bzw. Hörweite ist - und dieser Airport sollte auch noch ständig wachsen.

Dass dieses Argument so nicht stimmt und es neben den (potentiellen) internationalen Flugverbindungen viele andere Faktoren gibt, die einen Wirtschaftsstandort begünstigen, belegt ein Blick auf die Standortstatistik. Danach gehört Frankfurt, gehört die Rhein-Main-Region bereits heute zu den attraktivsten Wirtschaftsräumen in ganz Europa. Sie konkurriert in der Standortgunst mit Städten und Regionen, in

denen (wie im Großraum London oder im Großraum Paris) eine attraktive Flughafenanbindung besteht. Andere Mitbewerber im europäischen Standortwettbewerb, zum Beispiel Madrid, Helsinki, Zürich oder Brüssel, sind meilenweit von einem internationalen Flughafen-Drehkreuz entfernt - und besitzen dennoch eine hohe Anziehungskraft für Weltfirmen.

Wenn ein Konzern heute vor einer Standortentscheidung steht, dann ist er im Rhein-Main-Gebiet bestens aufgehoben. Dann kann er bereits jetzt, also ohne ein erweitertes Bahnsystem, auf allerbeste internationale Flugverbindungen vertrauen. Und auf einen attraktiven Lebensraum, natürliche Kleinode, ein vorzügliches kulturelles Leben dazu. Und natürlich auf hochqualifizierte Arbeitskräfte.

Ein weiterer Ausbau wird diese „Standortfaktoren“ nicht stärken, sondern im Gegenteil schwächen. ■

Bald Sonnenfinsternis?

Die **Stadt Hattersheim am Main** zählt rund 25.000 Einwohner/innen und liegt westlich von Frankfurt im Main-Taunus-Kreis. Das Extrablatt sprach mit Bürgermeister Hans Franssen (59/SPD) über die Pläne für die A 380-Werft.

Extrablatt: Herr Franssen, wie beurteilen Sie die Vorgehensweise der Fraport in puncto A 380-Werft?



Hans Franssen: Die Vorgehensweise ist sehr verwunderlich. Die Wartungshalle für den A 380 war bereits in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren ausgewiesen. Ich sah zunächst keinen stichhaltigen Grund für ein eigenes Verfahren, die Informationspolitik der Fraport spricht aber für sich. Fraport hat nur die nach deren Auffassung direkten Anrainerkommunen des Flughafens informiert - Hattersheim und andere Kommunen wurden ausgegrenzt. Ich denke, dass auf diese Weise auch die Allianz gegen den geplanten Ausbau gesprengt werden soll.

EB: Falls die neue Werft südlich des Flughafens gebaut würde - wäre dies nicht der Versuch, Fakten zu schaffen, die einen Ausbau unumgänglich erscheinen lassen?

H.F.: Genau das ist ein ganz entscheidender Punkt. Um den Betrieb des A 380 wirtschaftlich zu gestalten, muss eine hohe Auslastung der Maschinen sichergestellt werden. Erforderlich sind viele Zubringerflüge. Für diese Zubringerflüge benötigt man Landkapazitäten, und dies führt auf direk-

tem Wege zum geplanten Ausbau. Betrieb und Stationierung des A 380 sind - entgegen der Darstellung der Fraport AG - untrennbar mit dem geplanten Ausbau verbunden.

EB: Der A 380 soll leiser sein als andere Maschinen. Das ist doch ein Vorteil.

H.F.: Stopp. Hier dürfen keine Missverständnisse entstehen. Das Großraumflugzeug A 380 ist nach Angaben der Fraport nur leiser als die Boeing 747. Im Umkehrschluss kann dies nur bedeuten, dass der A 380 lauter als alle anderen Flugzeugtypen ist, die bisher in Frankfurt landen und starten. Aufgrund der Dimensionen des A 380 ist weiterhin zu befürchten, dass jeder Start- und Landevorgang zu einer „Sonnenfinsternis“ über der Region Rhein-Main führt.

EB: Was unternimmt die Stadt Hattersheim konkret?

H.F.: Wir haben in Hattersheim umfassend informiert. Wenn mit Betrieb und Stationierung des A 380 zusätzliche Belastungen verbunden sind, werden wir alle Möglichkeiten ausschöpfen, dies zu verhindern.

E.B: Herr Franssen, wir danken für dieses Gespräch.

Adressen und Infos

Fluglärmbeschwerdetelefon der Flughafen Frankfurt/Main AG
Ausbauprogramm Flughafen
60547 Frankfurt/Main
Infotelefon/Fluglärmtelefon: 0800/2345679
Kostenfrei rund um die Uhr besetzt

Kreis Groß-Gerau
Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung und „Zukunft Rhein-Main – Aktion gegen Flughafen- ausbau“
Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau
Wilhelm-Seipp-Straße 4, 64521 Groß-Gerau
Telefon: 06152/989142
E-Mail: wubf@kreisgg.de
www.zukunft-rhein-main.de

Regionales Dialogforum (RDF)
Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums
Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim
Telefon: 06142/798791
www.dialogforum-flughafen.de

Bündnis der Bürgerinitiativen
„Keine Flughafen-erweiterung“
Winfried Heuser
An der Kreuzheck 6, 60529 Frankfurt/Main
Telefon: 069/355464
E-Mail: winfried.heuser@t-online.de
www.flughafen-bi.de

Mainzer Bürgerinitiative gegen die Flughafen-erweiterung Rhein-Main
c/o Bürogemeinschaft 42
Kaiser-Wilhelm-Ring 11, 55118 Mainz
Telefon: 06131/611973

BUND LV Hessen
Triftstraße 47, 60528 Frankfurt
Telefon: 069/6773760
Thomas Norgall
E-Mail: thomas.norgall@bund.net
www.bund-hessen.net

BUND LV Rheinland-Pfalz
Gärtnergasse 16, 55116 Mainz
Telefon: 06131/231973
E-Mail: bund.rheinlandpfalz@bund.net

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt/Main (KAG)
Wilhelm-Seipp-Str. 4, 64521 Groß-Gerau
Telefon: 06152/989864
E-Mail: kag-ffm@gmx.de
www.kag-flughafen-ffm.de



Aktion gegen Flughafen-Ausbau

Info-Telefon: 06152/989142 und 989391

Weitere Internetadressen

www.fluglaerm.de
www.ig-fluglaerm.de
www.mediation-flughafen.de
www.profutura.net
www.rm-institut.de

Impressum

Herausgeber: Kreisverwaltung Groß-Gerau
Presse- und Informationsamt



Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger!

Mit der Ihnen vorliegenden fünften Ausgabe des Extrablattes wollen wir den Bürgerinitiativen und Vereinen in der Initiative „Zukunft Rhein-Main“ die Möglichkeit geben, ihre Erfahrungen im Raumordnungsverfahren zu schildern.

Ein zweiter Schwerpunkt ist ein Bericht über die Ergebnisse des Erörterungstermins, der im April in Frankfurt-Sossenheim stattfand und an dem alle vom Ausbau betroffenen Kommunen sowie Naturschutzverbände drei Wochen lang mit Vertretern von Fraport und Regierungspräsidium diskutierten.

Obwohl Fraport zahlreiche fehlerhafte Gutachten nachgewiesen werden konnten und von einer Raumverträglichkeit der drei Varianten nicht im entferntesten gesprochen werden kann, hat das Regierungspräsidium das Raumordnungsverfahren nicht gestoppt. Allerdings muss Fraport die vorgelegten Papiere nachbessern und verschiedene Unterlagen nachreichen.

Der Flughafenbetreiber will dann mit der Vorzugsvariante Nordwest (bei Kelsterbach) in das Planfeststellungsverfahren gehen. Wann dieses Verfahren beginnt, ist noch nicht klar und es hängt von der Entscheidung des Regierungspräsidiums ab, ob die nachgeforderten Unterlagen von Fraport dann ausreichen. Allgemein wird mit dem Start jedoch nicht vor Herbst gerechnet - dann gilt für uns alle, die Ausbaupläne zum Scheitern zu bringen.

Wir werden Sie rechtzeitig über Ihre Einspruchsmöglichkeiten informieren.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre

Ihr Enno Siehr

Landrat des Kreises Groß-Gerau

Belastungen verschleiert

Gravierende Mängel in Fraport-Unterlagen zum geplanten Flughafenausbau - Lärmpegel falsch berechnet

Im Grunde ist es nicht zu fassen:

Da bereitet ein Unternehmen, das sich gerne zu den „global players“ zählt, ein gewaltiges Bauprojekt vor, reicht aber völlig unzureichende Unterlagen ein. Jahrelang befassten sich Experten mit dem Vorhaben, um dann mit Material aufzuwarten, das bei jedem privaten Bauherren wohl zur Zurückweisung geführt hätte. Unglaublich? - und doch geschehen.

Der Erörterungstermin zum geplanten Flughafenausbau förderte genau das zutage, was die Kommunen im Umland des Rhein-Main-Airports vorhergesagt hatten. Die von der Fraport AG vorgelegten Papiere weisen gravierende Mängel auf, an manchen Stellen liegt gar der Verdacht nahe, dass es mit der Wahrheit nicht allzu genau genommen werden soll. War bislang stets von 656.000 Flugbewegungen pro Jahr die Rede, räumt Fraport nun ein, dass bis zu 800.000 möglich sein werden. Etliche der erstellten Gutachten sind damit wertlos.

Man muss kein Experte sein, um zu erkennen, dass ein Plus von 150.000 Flugbewegungen gravierende Mehrbelastungen an Schadstoffen, Lärm und Straßenverkehr mit sich bringt. Genau dies ist für die Beurteilung der Raumverträglichkeit von entscheidender Bedeutung. Die Kommunen der Initiative „Zukunft Rhein-Main“ haben das Regierungspräsidium (RP) deshalb aufgefordert, auch die

Auswirkungen der Maximalkapazität des geplanten Start- und Landebahnsystems zu untersuchen, während die Ausbaubetreiber nur die Minimalbelastung darstellen wollen.

Leider hat das RP diese Forderung der Initiative „Zukunft Rhein-Main“ abgelehnt. Kann man da noch von der Neutralität des Regierungspräsidiums sprechen?

Als unbrauchbar und unwissenschaftlich erwies sich darüber hinaus das Lärmgutachten der Fraport AG. Der von der Initiative „Zukunft Rhein-Main“ beauftragte Sachverständige Dr. Dietrich Kühner zeigte, dass die von der Fraport AG berechneten Lärmpegel zum Teil erheblich unter den von ihm gemessenen Werten lagen, weil die tatsächlich geflogenen Routen nicht mit den im Gutachten angegebenen übereinstimmten. An anderer Stelle - etwa beim Straßen- und Schienenverkehr - haben die Fraport-Gutachter den Lärm dagegen zu hoch berechnet. Mit offenen Karten wird hier also nicht gespielt!

Eines hat der Erörterungstermin jedenfalls gezeigt: Beim geplanten Ausbau geht es nicht um die Befriedigung von Verkehrsbedürfnissen in der Region, sondern allein um die wirtschaftlichen Interessen von Luftfahrtgesellschaften und Flughafenbetreiber. Den hier lebenden Menschen sollen die negativen Auswirkungen aber möglichst verschleiert werden! ■



Bürgerprotest beim Erörterungstermin in Sossenheim.

Über 2000 Einwendungen

Die Bürgerinitiative Mainspitze hat im Raumordnungsverfahren vor allem auf **qualitative persönliche Kontakte** gesetzt – mit beachtlichem Erfolg

In den Orten der Mainspitze – **Ginsheim-Gustavsburg und Bischofsheim** – wurden deutlich über 2000 Einwendungen zum Raumordnungsverfahren (ROV) zum Ausbau des Frankfurter Flughafens gesammelt. Das Geheimnis dieser relativ hohen Zahl an Einwendungen liegt in einer sehr guten Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und der örtlichen Bürgerinitiative B!MS, sowie an dem großen Engagement der B!MS selbst.

Die B!MS hat im ROV vor allem auf qualitative persönliche Kontakte gesetzt. Es waren 18 Einwendungshelfer unterwegs, die in tausenden Gesprächen die Bürger überzeugt haben, aktiv zu werden. Einzelne Einwendungshelfer haben auf diese Art über 100 schriftliche Einwendungen gesammelt, einer sogar über 200. Ergänzt wurden diese Gespräche durch eine Broschüre, die gemeinsam von der B!MS und den Gemeinden herausgegeben und verteilt wurde, von drei Bürgerveranstaltungen der B!MS sowie von Plakataktionen und Presseartikeln.

Hilfreich waren auch die Einsätze des Infomobils der Aktion „Zukunft Rhein-Main“, die mit Informationsständen unterstützt wurden.

Christina Eberle und Hildegard Müller, die Sprecherinnen der B!MS: „Hinter der großen Zahl der Einwendungen zum ROV in

der Mainspitze steckt viel Arbeit. Aber wir hatten dafür auch viele qualitativ hochwertige Gespräche und haben viele Leute bewegt, aktiv zu werden. In der Aktion zum ROV haben wir die Logistik aufgebaut, mit der wir im Planfeststellungsverfahren, das wohl leider kommen wird, richtig loslegen können.“ ■



Kistenweise Einwendungen: Die Bürgerinitiative Mainspitze war bei der Übergabe von Stellungnahmen zum geplanten Ausbau an das Regierungspräsidium mit von der Partie.

Ansprechpartner der BI's

BI Neu-Isenburg

Ansprechpartner: Nick Timm

Tel. 06102/23571

e-Mail: nick.timm@t-online.de

Regelmäßige Treffen: jeden ersten Dienstag im Monat 20:00 Uhr in der Bansmühle in Neu-Isenburg

BI Mainspitze

Ansprechpartnerin: Christina Eberle

Tel. 06144/31470

e-Mail: info@bi.mainspitze.de

Regelmäßige Treffen: jeden dritten Montag im Monat 20:00 Uhr im Bürgerhaus Ginsheim

Verein für Flörsheim

Ansprechpartner: Norbert Hegmann

Tel. 06145/540687

e-Mail: kontakt@fuer-floersheim

Regelmäßige Sprechstunden: jeden Donnerstag 17:00 bis 19:00 Uhr, Hauptstr. 34, Flörsheim

BI Mainz

Ansprechpartner: Wolfgang Eckert

Tel. 06131/3614448

Regelmäßige Treffen: jeden ersten und dritten Mittwoch im Monat im Interkulturellen Zentrum, Rheinallee 3d

Ausbau verhindern

Mainzer Bürgerinitiative fordert wirksames **Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr** – Gegen Wachstum um jeden Preis

Die Einstellung der Mainzer BI zum geplanten Flughafenausbau: „Schon die gegenwärtige Belastung durch den immer weiter zunehmenden Flugverkehr beeinträchtigt die Lebensqualität in Mainz und Umgebung erheblich. Der drohende Flughafenausbau wird die Situation immens verschärfen und muss daher mit allen politischen und juristischen Mitteln verhindert werden. Dabei kommt den Bürgerinnen und Bürgern neben den jetzt schon engagierten Gemeinden eine wichtige Rolle zu. Man darf sich nicht allein auf die Gerichte verlassen. Es muss den ver-

antwortlichen Landespolitikern in Hessen und Rheinland-Pfalz klar gemacht werden, dass es kein wirtschaftliches Wachstum um jeden Preis geben darf. Lebensqualität und Gesundheit der Bürger müssen Vorrang haben. Daher ist es unbedingt erforderlich, dass unabhängig von der Ausbaudebatte ein wirksames Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr eingeführt wird. Das Versprechen eines Nachtflugverbots darf nicht dazu benutzt werden, der jetzt schon unter den Belastungen leidenden Bevölkerung die Zustimmung zum Ausbau abzupressen.“ ■



Wolfgang Eckert, Evelin Pfister und Klaus Marx von der Bürgerinitiative Mainz (von links).

„Ausverkaufte“ Hugenottenhalle

Mehr als 4.000 Neu-Isenburger Bürger setzten mit ihren Einwendungen ein deutliches Zeichen gegen den geplanten Flughafenausbau

Die von der örtlichen Bürgerinitiative in enger Zusammenarbeit mit der Stadt organisierte Aufklärungskampagne stieß in Neu-Isenburg auf ein breites Echo in der Bevölkerung. Schon die Informationsveranstaltung zum Start fand vor „ausverkauftem Haus“ in der Hugenottenhalle statt und zeigte das emotionsgeladene Interesse der vom Fluglärm betroffenen Bürgerschaft dieser Kommune.

Über 20.000 Broschüren mit Fragebogen wurden verteilt. Mit einer Gruppe von mehr als 20 Einwendungshelfern konnte ein Beratungsservice aufgebaut werden, der rund um die Uhr im Bürgeramt zur Verfügung stand und teilweise auch Bürger in ihren Wohnungen und Häusern zu persönlichen Gesprächen aufsuchte.

Das Ergebnis der Bemühungen: Über 4.000 Normbriefe und einige hundert individuell abgefasste Einwendungsschreiben, von



Kreativ gegen Flughafenerweiterung: die Bürgerinitiative Neu-Isenburg.

denen sich einige auf sehr hohem Niveau bewegten.

Zu erwähnen ist noch der ausführliche Einwendungsbericht der Stadt Neu-Isenburg, der unter aktiver Beteiligung von Bür-

gern verfasst wurde. Er enthält unter anderem ein wissenschaftliches Gutachten zum Thema Schadstoffe. Dieses gelangt zu einem vernichtenden Urteil über die zu diesem Thema in den Fraport-Unterlagen abgegebenen Analysen. ■

Briefkasten überfüllt

Starker Andrang in den Sprechstunden des Solidaritätsvereins Für Flörsheim – Stadt stellt Domizil bereit

Der Solidaritätsverein Für Flörsheim e.V. sagt allen ein herzliches „Danke schön“, die sich mit einer eigenen Stellungnahme am Raumordnungsverfahren beteiligt und sich so ihre Sorgen und Nöte wegen des drohenden Flughafenausbaus von der Seele geschrieben haben. Wie der Vorsitzende des rund 900 Mitglieder starken Vereins, Ralf Falchi, mitteilte, zeugten unzählige aussagekräftige Briefe von dem großen Engagement im gemeinsamen Kampf um den Erhalt der Lebensqualität in der Region. „Unser Briefkasten war ständig überfüllt, unsere Sprechstunden waren außerordentlich gut besucht. Die Leute gaben sich die Klinke in die Hand.“ ■



Vorsitzender Ralf Falchi, Geschäftsführer Norbert Hegmann und Schatzmeister Heinz Josef Diehl vor dem Domizil, das die Stadt dem Solidaritätsverein Für Flörsheim großzügigerweise zur Verfügung gestellt hat.

Liebe Leserinnen und Leser,

das Extrablatt präsentiert sich diesmal auf den Innenseiten in ungewohnter Form. Statt Berichten finden Sie diesmal Beiträge verschiedener Bürgerinitiativen, die so vielfältig sind wie deren Aktionen im Kampf gegen den Flughafenausbau. Das Spektrum reicht von Stellungnahmen und knappen Präsentationen bis hin zu Tipps, wie wirkungsvoll mobilisiert werden kann. Die Ansprechpartner der hier vorgestellten Initiativen finden Sie auf der nebenstehenden Seite, über weitere Gruppen in Ihrer Nähe informiert Sie gerne die Aktion „Zukunft Rhein-Main“ unter den Rufnummern 06152/989142 und 989391.

Planfeststellung entscheidend

45.000 Einwendungen in einem Verfahren, das der Klärung öffentlicher Belange dienen soll - mit einer derartigen Resonanz hatte wohl niemand gerechnet. Das starke Engagement von Bürgerinnen und Bürgern im Raumordnungsverfahren (ROV) zum geplanten Flughafenausbau zeigt, dass die Region keine weiteren Belastungen mehr verträgt.

Das ROV ist allerdings nur ein Schritt im Genehmigungsverfahren. Der für Privatleute entscheidende ist das Planfeststellungsverfahren, das trotz nachgewiesener Fehler in den Fraport-Unterlagen wohl noch im Herbst eröffnet wird. Im Planfeststellungsverfahren beschäftigt sich das Regierungspräsidium dann auch mit privaten Bedenken wie dem drohenden Wertverlust eines Hauses durch zunehmenden Fluglärm.

Wollen Betroffene später dagegen vor Gericht ziehen, müssen sie sich am Planfeststellungsverfahren beteiligen. Die Einwendungen im ROV waren ein politisches Signal, erst wird es für Privatleute im Planfeststellungsverfahren - und da könnte die Zahl der Einwendungen noch einmal in die Höhe schnellen.

Überraschende Fakten

Einige überraschende Fakten förderte der Erörterungstermin zum Flughafenausbau zutage - hier eine kleine Auswahl in Stichpunkten:

- Erheblich größer als bislang behauptet ist die derzeitige Kapazität des Frankfurter Flughafens. Ausgehend von Werten der Flugsicherung ergibt sich eine Kapazität von 550.000 bis 570.000 Flugbewegungen, während Fraport immer von 500.000 spricht.
- Weiter ungeklärt sind etliche Sicherheitsrisiken, vor allem beim Bau der Nordwest-Variante. Weder zu einem Chemiewerk bei Kelsterbach noch zu einem geplanten Güterverteilzentrum der Bahn gibt es klare Aussagen.
- Nicht mehr verteidigt hat die Fraport AG ihre Arbeitsplatzprognosen aus dem Mediationsverfahren - ganz offensichtlich rudert sie in dieser Frage zurück.

- Fraglich scheint die Verkehrsanbindung, denn die Ausbaubetreiber haben das Kunststück fertiggebracht, als Zubringerwege zum Flughafen Straßen anzunehmen, die bis heute nicht einmal in der Planung existieren, ganz zu schweigen von der Wirklichkeit.

- Den Bau einer neuen Kläranlage im Bereich der heutigen Air-Base hält die Wasserverwaltung nicht für möglich, so dass die Fraport AG umplanen muss. Außerdem stellt sich die Frage, wie das stark belastete Grabensystem bei ohnehin schon hohen Grundwasserständen noch mehr Wasser aufnehmen soll.

- Die genaue Rodungsfläche steht zwar noch nicht fest, doch ist wohl von einem Waldverlust von über 300 Hektar auszugehen. Die verbleibenden Restwaldinseln hätten wohl nur bei günstigsten Witterungsbedingungen eine Überlebenschance. ■

Mangel an Visionen

Wolfgang Ehle (54 Jahre) aus Neu-Isenburg ist einer der Sprecher im Bündnis der Bürgerinitiativen (BI) gegen den Flughafenausbau. Wir wollten von ihm wissen, wie er den Erörterungstermin beurteilt.

Extrablatt: Herr Ehle, wie schätzen Sie die Ergebnisse des Erörterungstermines ein?

Wolfgang Ehle: Die Erörterung hat gezeigt,



dass a) Fraport in praktisch allen Bereichen schlampig gearbeitet hat, so dass der Antrag von Rechts wegen abgelehnt werden muss; dass b) der dreiste Versuch gemacht wurde, ein drittes Terminal in der Größenordnung des neuen Münchener Flughafens für 25 Millionen Passagiere einfach unterzuschieben, anstatt ein rechtsstaatliches Antragsverfahren hierfür einzuleiten und c), dass die Allianz der Ausbaubetreiber - Landesregierung und Fraport - offenbar geglaubt hat, wie bisher alles nach eigenem Gusto durchsetzen zu können. Das ist gründlich misslungen dank des koordinierten Engagements von lokalen und regionalen Verwaltungen und der BIs.

EB: Und mit welcher Entscheidung des Regierungspräsidiums rechnen Sie?

W.E.: Mit einer politischen Entscheidung, d.h. der Antrag wird mit ein paar kosmetischen Auflagen genehmigt und die Rechtfertigung

mit juristischen Winkelzügen konstruiert. Denn das Ziel und damit der Arbeitsauftrag für den Regierungspräsidenten stand von Anfang an fest:

„Der Ausbau muss kommen.“

EB: Wie werden sich die Bürgerinitiativen künftig engagieren?

W.E.: Wir werden weiterhin in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen, der Aktion „Zukunft Rhein-Main“ und den Juristen die Bevölkerung informieren und mobilisieren. Im kommenden Planfeststellungsverfahren werden wir unsere Möglichkeiten für individuelle Einwendungen der betroffenen Bürger noch intensiver nutzen. Es muss den Verantwortlichen klar werden, dass der Ausbau weder politisch noch juristisch durchzusetzen ist. Man darf Fehlplanungen und jahrzehntelange Fehlentwicklungen nicht auf dem Rücken der Bevölkerung austragen. Der Mangel an unternehmerischen Visionen beim Fraport-Management darf nicht dazu führen, dass unser Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit missachtet wird.

EB: Herr Ehle, wir danken für dieses Gespräch.

Adressen und Infos

Fluglärmbeschwerdetelefon der Flughafen Frankfurt/Main AG
Ausbauprogramm Flughafen
60547 Frankfurt/Main
Infotelefon/Fluglärmtelefon: 0800/2345679
Kostenfrei rund um die Uhr besetzt

Kreis Groß-Gerau
Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung und „Zukunft Rhein-Main – Aktion gegen Flughafenausbau“
Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau
Wilhelm-Seipp-Straße 4, 64521 Groß-Gerau
Telefon: 06152/989142
E-Mail: wubf@kreisgg.de
www.zukunft-rhein-main.de

Regionales Dialogforum (RDF)
Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums
Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim
Telefon: 06142/798791
www.dialogforum-flughafen.de

Bündnis der Bürgerinitiativen
„Keine Flughafenerweiterung“
Winfried Heuser
An der Kreuzheck 6, 60529 Frankfurt/Main
Telefon: 069/355464
E-Mail: winfried.heuser@t-online.de
www.flughafen-bi.de

Mainzer Bürgerinitiative gegen die Flughafenerweiterung Rhein-Main
c/o Bürogemeinschaft 42
Kaiser-Wilhelm-Ring 11, 55118 Mainz
Telefon: 06131/611973

BUND LV Hessen
Triftstraße 47, 60528 Frankfurt
Telefon: 069/6773760
Thomas Norgall
E-Mail: thomas.norgall@bund.net
www.bund-hessen.net

BUND LV Rheinland-Pfalz
Gärtnergasse 16, 55116 Mainz
Telefon: 06131/231973
E-Mail: bund.rheinlandpfalz@bund.net

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt/Main (KAG)
Wilhelm-Seipp-Str. 4, 64521 Groß-Gerau
Telefon: 06152/989864
E-Mail: kag-ffm@gmx.de
www.kag-flughafen-ffm.de



Info-Telefon: 06152/989142 und 989391

Weitere Internetadressen

www.fluglaerm.de
www.ig-fluglaerm.de
www.mediation-flughafen.de
www.profutura.net
www.rm-institut.de

Impressum

Herausgeber: Kreisverwaltung Groß-Gerau
Presse- und Informationsamt



Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger!

Das Raumordnungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt ist in seine heiße Phase getreten. Bisher sind beim Regierungspräsidium Darmstadt über 45.000 Einwendungen von betroffenen Bürgerinnen und Bürgern aus der Region eingegangen – ein Signal aus der Bevölkerung, den Flughafen nicht auszubauen, wie es deutlicher nicht sein könnte.

Anfang Februar übergaben die Bürgermeister der Zukunft Rhein-Main-Kommunen ihre einhellig ablehnenden Stellungnahmen. Nun ist das Regierungspräsidium an der Reihe, diese Einwendungen zu bewerten und dann zu entscheiden, ob der geplante Ausbau raumverträglich ist oder – wie ich meine – nicht.

Die Prüfung der von der Fraport AG eingereichten Unterlagen durch unsere Fachleute hat gravierende fachliche Mängel und Widersprüche in den Ausbauplänen an den Tag gebracht. Einige Beispiele hierfür finden Sie in dieser Ausgabe des Extrablattes näher beleuchtet.

Entschieden zu kurz kommt in den Fraport-Unterlagen auf jeden Fall das Thema Sicherheit. Bei einer Realisierung der favorisierten Nordwest-Variante läge das Kelsterbacher Chemiewerk direkt in der Einflugschneise. Auch die geplante Errichtung eines Güterverkehrszentrums auf dem ehemaligen Caltex-Gelände wäre dann nicht mehr möglich. Unter dem Strich stehen also erhebliche Arbeitsplatzverluste bzw. es können erst gar keine zusätzlichen Arbeitsplätze entstehen.

Meine Forderung gilt deshalb unverändert: Keine neuen Start- und Landebahnen für den Flughafen, in welcher Variante auch immer. Stattdessen Suche nach intelligenten Alternativen. Das ROV ist ohne wenn und aber einzustellen.

Eine interessante Lektüre wünscht

Ihr Enno Siehr
Landrat des Kreises Groß-Gerau

Gutachten unbrauchbar

Ein Ausbau des Rhein-Main-Airports würde **400.000 Menschen** erheblichen Lärmbelastungen aussetzen – **Zweifel an Berechnungen**

Alle Bewohner des Rhein-Main-Gebietes wissen aus eigener Erfahrung:

Bislang hat jeder Ausbauschritt am Frankfurter Flughafen die Lärmbelastung weiter ansteigen lassen. Die jetzigen Ausbaupläne würden da keine Ausnahme bilden.

Um die Folgen einer Erweiterung abschätzen zu können, hat die Fraport AG verschiedene Untersuchungen zum Thema Fluglärm durchführen lassen. Zu einer ehrlichen Belastungsanalyse für die Region führte dies aber nicht - ganz im Gegenteil. Im Fluglärmgutachten selbst heißt es, dass „die Berechnungen in größerer Entfernung vom Flughafen oft auch nicht annähernd zutreffende Lärmkonturen ergeben.“

Auf eben diesen Berechnungen aber baut die Fraport AG ihre Einschätzung zur Zahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen auf. Wenn schon die Lärmwerte mit Fehlern behaftet sind, dann gilt dies auch für die Anzahl der Betroffenen. Zufall dürfte kaum dahinterstehen.

Bei vielen Gebieten im Flughafenumfeld wurden für die Berechnungen der Fraport AG Unsicherheiten von rund vier Dezibel nachgewiesen. Das einzig sichere Ergebnis der Fluglärmuntersuchungen ist daher, dass nach einem Ausbau mindestens 400.000 Menschen Lärmpegeln aus-

gesetzt wären, die in Wohngebieten nicht überschritten werden sollten.

Antworten auf Fragen zu den gesundheitlichen Auswirkungen oder Vorschläge zur Lärmminimierung sucht man in den 17 Ordnern der Fraport AG zum Raumordnungsverfahren jedoch vergeblich. Dort wird lapidar erklärt, dass die Auswahl der vermeintlich günstigsten Variante Maßnahme genug sei. Außerdem vertraut die Fraport auf technische Verbesserungen an den Flugzeugen.

400.000 Menschen im Rhein-Main-Gebiet, die erheblichen Fluglärmbelastungen ausgesetzt werden sollen, sind zu viel! Ein Flughafenbetreiber mit Eigentümern wie dem Land Hessen, der Stadt Frankfurt und der Bundesrepublik Deutschland muss mehr Verantwortung für die Menschen in der Region zeigen, als darauf zu vertrauen, dass Flugzeuge leiser würden. Den Betroffenen erscheint eine solche Haltung jedenfalls als blanker Hohn.

Die in der Initiative „Zukunft Rhein-Main“ zusammengeschlossenen Kommunen haben das Regierungspräsidium auch deshalb aufgefordert, die Unterlagen der Fraport AG als völlig unzureichend zurückzuweisen - denn „raumverträglich“ ist keine der vorgeschlagenen Varianten. ■



Gute Nacht in Rhein-Main: Ist das die Zukunft unserer Region?

LKW-Konvoi nach Darmstadt

Grosses Medieninteresse bei Übergabe der Stellungnahmen zum Raumordnungsverfahren durch Kommunen der Initiative „Zukunft Rhein-Main“

Regierungspräsident Gerold Dieke zeigte sich überrascht, der Darmstädter Luisenplatz bot ein ungewöhnliches Bild:

Zur Übergabe ihrer Stellungnahmen zum geplanten Flughafen-Ausbau hatten sich die in der Initiative „Zukunft Rhein-Main“ engagierten Kommunen etwas Besonderes einfallen lassen.

Vom Walldorfer Festplatz aus rollte ein Lastwagenkonvoi nach Darmstadt, wo auf

dem Luisenplatz schließlich an die 20 Bauhoffahrzeuge vor dem Gebäude des Regierungspräsidiums parkten. Gemeinsam mit zahlreichen Bürgerinitiativen verdeutlichten die politischen Vertreter der Kommunen, dass sich die Region in ihrer ablehnenden Haltung zum Flughafenausbau nicht auseinanderdividieren lässt.

Groß-Geraus Landrat Enno Siehr äußerte gegenüber Dieke die Hoffnung auf ein „faïres

Verfahren“, das notfalls auch richterlich überprüft werden müsse. Außerdem appellierte Siehr, der Region die mit einem Ausbau verbundenen Umwelt- und Gesundheitsbelastungen zu ersparen. Stattdessen sollte nach vernünftigen Alternativen gesucht werden. Ihre Forderung nach einer Einstellung des Raumordnungsverfahrens begründeten die Vertreter der betroffenen Kommunen mit formalen Fehlern in den Unterlagen und zahlreichen fachlichen Mängeln. ■

Kanal voll?

Neu organisieren möchte die Fraport AG ihre Schmutzwasserentsorgung - ganz gleich, ob ein Ausbau kommt oder nicht. Im Süden des Geländes anfallendes Schmutzwasser will die Fraport AG in der Kläranlage auf dem Gelände der US-Airbase behandeln lassen und dann in den Gundbach einleiten, der rund 60 % mehr Wasser (entspricht der Größenordnung einer Stadt wie Mörfelden-Walldorf) aufnehmen soll - eine unrealistische Annahme. Die Kommunen in der Region würden in ihrer Entwicklung gehemmt, wenn die Fraport AG für ihre Bauvorhaben das gesamte Gewässersystem ausschöpft. Zu bedenken ist auch, dass die Kanäle schon jetzt stark belastet sind und die Grundwassersituation genügend Probleme bereitet.



Umlagert von Medienvertretern: Groß-Geraus Landrat Enno Siehr und Regierungspräsident Gerold Dieke auf dem Darmstädter Luisenplatz.

Über 300 ha Waldverlust!

Nach dem Bau der Startbahn West sollte eigentlich kein weiterer Baum mehr für den Flughafen fallen. Diese Zusage gilt allerdings schon längst nicht mehr, und auch die Angaben zum Waldverlust in den Unterlagen der Fraport AG zum Raumordnungsverfahren sind widersprüchlich und deshalb nicht glaubhaft.

Ungeachtet mancher Ungereimtheiten zeichnet sich allerdings ab, dass mit größeren Waldverlusten als beim Bau der Startbahn West (300 Hektar) zu rechnen ist. Je nach Ausbauvariante gingen zwischen 354 und 582 Hektar Wald verloren. Zum Vergleich: 400 Hektar entsprechen etwa 520 Fußballfeldern! Die Problematik der verbleibenden Waldinseln und deren Funktionsverlust wird in den Unterlagen der Fraport AG darüber hinaus nicht einmal erörtert.



Eindeutiges Signal der Region: Auch die Bürgerinitiativen waren bei der Übergabe der Stellungnahmen mit von der Partie.

15.000 Arbeitsplätze gefährdet

Die **Jobversprechungen** der Fraport AG erweisen sich mehr und mehr als **Mogelpackung**. Unter dem Strich bliebe bestenfalls ein leichtes Plus

Von den ursprünglich 50.000 neuen Arbeitsplätzen, die eine Flughafenerweiterung bringen sollte, ist schon längst keine Rede mehr. In ihren Unterlagen spricht die Fraport AG mittlerweile von 18.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen auf dem Flughafen-Gelände. Wie viele davon wirklich „neue“ Arbeitsplätze sind, scheint fraglich, denn die Verlagerung von Arbeitsplätzen aus der Region auf das Airport-Gelände erfasst die Fraport in ihrer Rechnung nicht.

Noch viel schwerwiegender ist allerdings die Tatsache, dass bei einem Ausbau des Flughafens auch Arbeitsplätze wegfallen oder nicht entstehen können. Auch hiermit beschäftigt sich die Fraport AG nicht - aus verständlichen Gründen. Wenn den Versprechungen des Flughafenbetreibers die wahrscheinlichen Folgen in puncto Arbeitsplätzen gegenübergestellt werden, verbleibt gerade einmal ein Plus von 3000 Jobs – und das bei einer erheblichen Lärmbelastung für 400.000 in der Region lebende Menschen.

Beim Bau einer neuen Bahn im Kelsterbacher Wald wird das Kelsterbacher Gewerbegebiet Taubengrund und ein Chemiewerk mit jeweils rund 1000 Arbeitsplätzen nicht mehr nutzbar sein. Im Ausbaufall müssten bei dem Chemieunternehmen, das dann genau in der Einflugschneise und teilweise im Sicherheitsbereich der Landebahn läge, Werksgebäude und Schornsteine abgerissen werden, da sonst die Überflughöhen nicht eingehalten werden könnten.

Betroffen von einer Flughafenerweiterung wäre auch der Entwicklungsbereich Mönchhof auf dem Gebiet der Städte Raunheim und Kelsterbach. Von den hier vorgesehenen 12.000 Arbeitsplätzen müsste sich die Region bei einer Realisierung der Nordwestbahn mehr oder weniger komplett verabschieden. Gänzlich gefährdet scheint darüber hinaus die Zukunftsperspektive des ehemaligen Caltex-Geländes zwischen Raunheim und Kelsterbach, wo durch den

Bau eines Güterverkehrszentrums etwa 1200 Arbeitsplätze entstehen sollten. Bauhöhenbeschränkungen lassen dies mehr als fraglich erscheinen.

In der Summe ergeben sich beim Bau einer Nordwestbahn keine überzeugenden Arbeitsplatz-Argumente für einen Ausbau. Ähnlich sieht es auch für die Süd- und Nordostvariante aus - die Zeche zahlt auf jeden Fall die gesamte Region. ■



In der Einflugschneise: Das Kelsterbacher Chemiewerk Ticona müsste beim Bau einer Nordwestbahn teilweise abgerissen werden.

Nachtruhe in Rhein-Main?

Auch ein „**Nachtflugverbot**“ von 23 bis 5 Uhr bringt für die Bevölkerung zusätzliche Lärmbelastungen

Etlichen Bewohnern des Rhein-Main-Gebietes passiert es ständig: Nachts werden sie plötzlich wach - weil wieder einmal eine laute Maschine über ihren Köpfen hinwegdonnert. Den lärmgeplagten Menschen wird von den Ausbaubefürwortern nun gebetsmühlenartig versprochen, dass nur eine Erweiterung Abhilfe schaffe, da diese ja mit einem „Nachtflugverbot“ von 23 bis 5 Uhr verknüpft sei.

Eine Verringerung des Fluglärms ist jedoch nicht zu erwarten, stattdessen werden die Belastungen weiter ansteigen. Zum einen erfasst das sogenannte „Nachtflugverbot“

nur die planmäßigen Flugbewegungen, während die hohe Anzahl außerplanmäßiger Flüge keine Berücksichtigung findet. Zum anderen soll die Zahl der Nachtflüge sogar auf 150 oder mehr erhöht werden, die sich auf die Randstunden von 22 bis 23 Uhr und von 5 bis 6 Uhr konzentrieren. Von der ebenfalls sensiblen Zeit zwischen 20 und 22 Uhr, in der Schulkinder zu Bett gehen, ist überhaupt keine Rede. Auch hier wird die Belastung drastisch steigen. Erstaunlich mutet zudem an, dass in den Unterlagen der Fraport AG für den Planungsfall 2015 sehr wohl Flugbewegungen zwischen 23 und 5 Uhr dargestellt werden. ■



Ungestört schlafen – davon können die Menschen in den Kommunen um den Flughafen nur träumen.

Risiken beschönigt

Ein Risikogutachten sollte, so lässt sich annehmen, eigentlich alle denkbaren Gefährdungen einbeziehen. Betrachtet man allerdings die Unterlagen der Fraport zu Risiken, dann legt sich der Verdacht nahe, dass mögliche negative Folgen schlicht ignoriert werden.

Weder zu den Eindrehbereichen im Landeanflug noch zum Flughafenbereich selbst, dem nahegelegenen ICE-Bahnhof oder den benachbarten Gewerbegebieten finden sich Aussagen für den Fall des Absturzes einer Maschine. Ignoriert wird auch ein Chemiewerk direkt an der geplanten Nord-

westbahn, überhaupt nicht einbezogen werden ferner die Atomanlagen in Hanau und Biblis!

Nicht vergessen werden sollten auch die Folgerisiken eines Ausbaus. Zusätzliche Unfälle sind durch eine angenommene Steigerung des Autoverkehrs zum Flughafen um immerhin 64 Prozent zu erwarten, doch in den Unterlagen der Fraport AG spielt dies keine Rolle. Zusätzliche Erkrankungen durch Umweltbeeinträchtigungen werden ebenfalls nicht berücksichtigt, was den Schluss nahelegt, dass mögliche Folgen unter der Decke gehalten werden sollen. ■

Terminplanung fragwürdig

Für die **Gemeinde Nauheim** mit knapp 11.000 Einwohnern könnte ein Ausbau zu einer Verschärfung der Grundwasserproblematik führen. Ein Gespräch mit Bürgermeister Helmut Fischer (56/CDU).

EB: Herr Fischer, die Gemeinde Nauheim hat eine ablehnende Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren (ROV) abgegeben. Weshalb?



Helmut Fischer: Die Gemeinde Nauheim hat eine Lärm-minderungsplanung in Auftrag gegeben und vom 19.06. bis 08.08.2001 an einem markanten Punkt innerhalb des Gemeinde-

gebietes Schallmessungen vornehmen lassen. Beauftragt wurde Herr Dr. Kühner, einer der namhaftesten Experten auf dem Gebiet der Schallphysik. Der Gutachter bestätigte, nach den vorliegenden Messergebnissen, dass sowohl bei Tag als auch bei Nacht erhebliche Überschreitungen des zulässigen Lärmpegels festgestellt wurden. Für die Nauheimer Bürgerinnen und Bürger bedeutet dies eine nicht unerhebliche Einschränkung der Lebensqualität. Die vorliegenden Messergebnisse zeigen einen insgesamt unzumutbaren Anstieg des Fluglärms für unsere Gemeinde auf.

EB: Gibt es für Nauheim im Hinblick auf die geplante Flughafenerweiterung weitere kritische Punkte?

H.F.: Da wäre zum einen die völlig ungeklärte Frage, was geschieht mit dem Abwasser, das von einem erweiterten Flughafen entsorgt werden muss. Bekanntermaßen hat Nauheim große Probleme mit hohen Grundwasserständen. Eine Erhöhung des Grundwasserspiegels um nur 10 cm

kann in einigen Nauheimer Wohngebieten zu weiteren Vernässungsschäden führen. Die Planunterlagen der Fraport AG im ROV lassen vermuten, dass man dieser Problematik zu wenig Bedeutung beigemessen hat. Auch die Rodung von ca. 350 bis 600 Hektar Wald je nach Ausbauvariante mitten im dicht genutzten Rhein-Main-Ballungsraum ist nicht hinnehmbar.

EB: Was sind die nächsten Schritte im Verfahren?

H.F.: Der nächste Schritt wird der Erörterungstermin im ROV vom 08. bis zum 19.04. sein, bei dem wir zusammen mit der Stadt Mörfelden-Walldorf durch den gleichen Anwalt vertreten werden. Dass seitens des Regierungspräsidiums bereits jetzt Termine zur Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens genannt werden, erscheint im Hinblick auf die Anzahl und die Qualität der Einwendungen im ROV fragwürdig.

EB: Wie stehen Sie zur Forderung nach einer Einstellung des Verfahrens?

H.F.: Die Unterlagen, die von der Fraport AG im ROV vorgelegt wurden, sind derart unzureichend, dass in jedem Fall umfangreiche Nachbesserungen und Ergänzungen nötig sind. Für den weiteren Verlauf des ROV wird es notwendig sein, alle Widersprüche und Unklarheiten zu den Planunterlagen einer eingehenden Klärung zu unterziehen.

EB: Wir danken Ihnen für dieses Gespräch.

Adressen und Infos

Fluglärmbeschwerdetelefon der Flughafen Frankfurt/Main AG
Ausbauprogramm Flughafen
60547 Frankfurt/Main
Infotelefon/Fluglärmteléfono: 0800/2345679
Kostenfrei rund um die Uhr besetzt

Kreis Groß-Gerau
Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung und „Zukunft Rhein-Main – Aktion gegen Flughafen-ausbau“
Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau
Wilhelm-Seipp-Straße 4, 64521 Groß-Gerau
Telefon: 06152/989142
E-Mail: wubf@kreisgg.de
www.zukunft-rhein-main.de

Regionales Dialogforum (RDF)
Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums
Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim
Telefon: 06142/798791
www.dialogforum-flughafen.de

Bündnis der Bürgerinitiativen
„Keine Flughafenerweiterung“
Winfried Heuser
An der Kreuzheck 6, 60529 Frankfurt/Main
Telefon: 069/355464
E-Mail: winfried.heuser@t-online.de
www.flughafen-bi.de

Mainzer Bürgerinitiative gegen die Flughafenerweiterung Rhein-Main
c/o Bürogemeinschaft 42
Kaiser-Wilhelm-Ring 11, 55118 Mainz
Telefon: 06131/611973

BUND LV Hessen
Triftstraße 47, 60528 Frankfurt
Telefon: 069/6773760
Thomas Norgall
E-Mail: thomas.norgall@bund.net
www.bund-hessen.net

BUND LV Rheinland-Pfalz
Gärtnergasse 16, 55116 Mainz
Telefon: 06131/231973
E-Mail: bund.rheinlandpfalz@bund.net

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt/Main (KAG)
Wilhelm-Seipp-Str. 4, 64521 Groß-Gerau
Telefon: 06152/989864
E-Mail: kag-ffm@gmx.de
www.kag-flughafen-ffm.de



Aktion gegen Flughafen-Ausbau

Info-Telefon: 06152/989142 und 989391

Weitere Internetadressen

www.fluglaerm.de
www.ig-fluglaerm.de
www.mediation-flughafen.de
www.profutura.net
www.rm-institut.de

Impressum

Herausgeber: Kreisverwaltung Groß-Gerau
Presse- und Informationsamt



Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger!

Sie halten heute die dritte Ausgabe des „Extrablattes“ in der Hand. Zum dritten Mal vier Seiten, gefüllt mit Informationen zum geplanten Ausbau des Rhein-Main-Flughafens: Argumente, die den hohen Stellenwert des Flughafens in der Region begründen, die aber zugleich auch deutlich machen, dass der Airport die Grenzen des Wachstums erreicht hat. Und dass den Menschen die mit dem Bau einer neuen Startbahn einhergehenden neuen Lärm- und Umweltbelastungen nicht zugemutet werden können.

In dieser Haltung sind wir nicht zuletzt durch den Europäischen Gerichtshof bestätigt worden: Dessen Urteil in Sachen Nachtflugverbot räumt dem Schutz der Lebensqualität der Anwohner einen Vorrang vor wirtschaftlichen Interessen ein.

Inzwischen wird es gleichwohl ernst: Am 22. Oktober ist das Raumordnungsverfahren eröffnet worden. Die Unterlagen liegen noch bis zum 21. Dezember aus, und bis zum 4. Januar 2002 haben Sie Gelegenheit, Ihre Einwendungen geltend zu machen. Wie, wo und in welcher Form dies am besten geschieht, darüber informiert Sie das vorliegende Heft.

Dass in der Region großer Bedarf nach solchen Informationen besteht, hat nicht zuletzt das Info-Mobil der Aktion „Zukunft Rhein-Main“ bewiesen. Fünf Wochen lang waren wir im Rhein-Main-Gebiet unterwegs und haben über vergangenes wie geplantes Wachstum des Flughafens informiert – eine in der Öffentlichkeit rundum positiv aufgegriffene Aktion. Auch dazu finden Sie mehr im vorliegenden Heft.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Ihr

Enno Siehr
Landrat

Jede Einwendung zählt!

Die Zeit drängt: Einwände gegen den geplanten Flughafenausbau sind nur noch bis zum 4. Januar 2002 möglich

Wer einen Ausbau des Frankfurter Flughafens und eine weitere Zunahme des Lärms im Rhein-Main-Gebiet ablehnt, sollte jetzt handeln: Nur noch bis zum 4. Januar 2002 besteht die Gelegenheit, Einwände gegen das Projekt zu formulieren – die Zeit drängt also. Mit der Eröffnung des Raumordnungsverfahrens durch die Veröffentlichung im Staatsanzeiger am 22. Oktober 2001 hat eine entscheidende Phase in der Auseinandersetzung um die Flughafen-erweiterung eingesetzt.

Dass angesichts eines Aktenberges von rund 5000 Seiten die Offenlegung auf sechs Wochen begrenzt wurde, lässt den Verdacht zu, dass die Zahl der Einwendungen möglichst gering bleiben soll. Grund zur Resignation besteht jedoch nicht, ganz im Gegenteil. Regte sich vor über 20 Jahren der Widerstand gegen die Startbahn 18 West erst, als das Raumordnungsverfahren schon längst abgeschlossen war, sieht es diesmal völlig anders aus. Schon im Vorfeld haben die Aktion „Zukunft Rhein-Main“, zahlreiche Bürgerinitiativen, der Verein LAERM sowie der Bund für Umwelt und Naturschutz ihre Kräfte gebündelt, um eine konzertierte

Aktion gegen den geplanten Flughafenausbau zu starten. Das Motto heißt: Massen mobilisieren und Einwendungen sammeln.

Sich später über Flugzeuge im Minutentakt oder Wertverluste bei eigenen Immobilien zu ärgern, bringt nichts. Deshalb sollte sich jeder ein paar Minuten Zeit nehmen und seine Bedenken bis zum 4. Januar schriftlich äußern. Denn gegen den Widerstand einer ganzen Region lässt sich selbst ein Großprojekt nur schwer durchsetzen.

Tipps zur Formulierung von Einwendungen an das Regierungspräsidium Darmstadt (Luisenplatz 2, 64283 Darmstadt) gibt die Aktion „Zukunft Rhein-Main“ (Telefon 06152/989142 und 989391). Informationen hierzu halten aber auch die Stadt- und Gemeindeverwaltungen, der Bund für Umwelt und Naturschutz, der Verein LAERM oder die örtlichen Bürgerinitiativen bereit. Darüber hinaus finden sich auf der Seite vier des „Extrablattes“ weitere nützliche Adressen – an Hilfestellungen mangelt es nicht.

Also: Einwände formulieren und ab die Post. Weil jeder Beitrag zählt. ■



Der Himmel über Rhein-Main? Mit Ihrer Einwendung kann dies verhindert werden.

Per Mausklick zum Einwand

Bedenken zum Raumordnungsverfahren können auch mittels vorgefertigter Schreiben geäußert werden. Der Aufwand für jeden Einzelnen ist minimal

Eines darf als sicher gelten: Von der Landespolitik wird genau beobachtet, ob und in welchem Umfang sich die Bevölkerung der Rhein-Main-Region am Genehmigungsverfahren beteiligt.

Je stärker das Engagement der Bürgerinnen und Bürger, desto eher werden die Bedenken berücksichtigt.

Jeder kann seine Meinung zum geplanten Ausbau äußern – übrigens auch Kinder. Denn wenn der Unterricht im Sommer nur noch bei geschlossenem Fenster möglich ist,

weil ständig Flugzeuge über die Schule donnern, oder wenn der Spielplatz unter der Einflugschneise liegt, dann sind sie schließlich genauso betroffen und haben dasselbe Recht, sich zu beschweren. Die Unterlagen zum Ausbaivorhaben sind derzeit in den Stadt- und Gemeindeverwaltungen ausgelegt und können dort eingesehen werden.

Alle 16 Ordner mit ihren insgesamt 5000 Seiten dürften zwar kaum zu bewältigen sein, doch lassen sich sicher Einwände gegen einzelne Punkte vorbringen. Neben der Möglichkeit, seine Bedenken persönlich zu for-

mulieren, besteht auch die Gelegenheit, bereits vorgefertigte Einwendungsschreiben zu verwenden. Diese sind bei den Gemeinde- und Stadtverwaltungen erhältlich.

Wer über einen Internet-Anschluss verfügt, hat es noch einfacher. So kann man sich bei www.profutura.net einwählen und geht dort auf den Link „Einwendungen gegen den Flughafen ausbau“. Anschließend folgt man den weiteren Erläuterungen – und mit ein paar Mausklicks sind die Bedenken abgeschickt. ■



Verbündet: Raunheims Bürgermeister Thomas Jühe und Landrat Enno Siehr.

74% gegen den Ausbau

Nach einer ständigen Internet-Umfrage der Hessischen Landeszentrale für politische Bildung sprechen sich fast dreiviertel der Teilnehmerinnen und Teilnehmer „klar und eindeutig gegen den Ausbau des Flughafens“ aus. Lediglich 17 % votieren dafür. „Das Ergebnis der Umfrage belegt, dass die Werbemaßnahmen der Fraport und die politischen Versprechen die Menschen nicht überzeugen“, beurteilt Brigitte Martin vom Landesvorstand des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) das Ergebnis.

Die Fragestellungen und Ergebnisse der Umfrage sind auf den Internet-Seiten der Hessischen Landeszentrale für politische Bildung nachlesbar (www.hlz.hessen.de). Danach ist das Abstimmungsbild seit Monaten unverändert stabil.



Startschuss zur Infomobil-Tour vor dem Mainzer Theater.



Ideenaustausch: Bürger diskutieren über die Ausbaupläne.



Reichlich Informationen im Innenbereich des Infomobils.



Blickfang: Der Truck der Initiative „Zukunft Rhein-Main“.



Hilfe bei Einwendungen bot das Infomobil-Team an 20 Stationen.



Inge Auer, Bernhard Brehl und Hans-Heinrich Viebrock in Mörfelden.



Landrat Enno Siehr beim Halt des Infomobils in Raunheim.

Hochfliegende Pläne

Ungeachtet der Luftfahrtskrise will die Fraport AG auch ohne einen Ausbau kräftig erweitern: Geplant ist ein „Satellit Süd“

Die Fraport dreht an der Wachstumschraube: Auch ohne den Bau einer neuen Start- oder Landebahn will sie die vorhandenen Passagieranlagen durch einen Satelliten im Süden des Flughafengeländes ergänzen. Während das Check-In und die Gepäckausgabe im Norden bleiben, sollen im Süden die „luftseitigen Abfertigungsprozesse“ wie das Ein- und Aussteigen sowie die Sicherheits- und Passkontrollen erfolgen.

So steht es zumindest in den Unterlagen, die die Fraport beim Regierungspräsidium eingereicht hat. Der Geländeverbrauch für das neue Gebäude, in dem die Fraport neun Millionen Passagiere abfertigen möchte, beträgt einschließlich Nebenflächen 7,4 Hektar – das entspricht rund 76 Handballfeldern.

Der Fall des „Satelliten Süd“ zeigt eines ganz deutlich: An einer wirklich offenen

Diskussion über ihre Pläne hat die Fraport AG kein Interesse. Stattdessen tauchen nach und nach immer wieder neue Forderungen auf. Sofern die Fraport mit ihren Ausbauplänen durchkommt, will sie sogar ein „Terminal 3“ für 24,1 Millionen Passagiere bauen. Das entspricht dem Passagieraufkommen des Flughafens München. Die Straßenanbindung plant die Fraport über die Anschlussstelle Zeppelinheim, zugleich sollen neue Parkflächen für 20.000 Autos entstehen.

Fragt sich bloß, ob die hochfliegenden Pläne der Flughafenbetreiber angesichts der aktuellen Luftfahrtskrise noch der Realität entsprechen. In den ersten drei Quartalen 2001 verbuchte die Fraport nur noch ein Plus von 1,4 Prozent, im Oktober ergab sich ein Minus von 13,9 Prozent. Für das Gesamtjahr rechnet der Betreiber inzwischen ebenfalls mit einem Passagierrückgang. ■

Enno Siehr: „Position bestätigt“

Groß-Geraus Landrat begrüßt Urteil des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte zum nächtlichen Fluglärm

Erfreut über das Urteil des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte in Sachen nächtlicher Fluglärm hat sich Landrat Enno Siehr geäußert. Das Straßburger Gericht hatte in einer richtungweisenden Entscheidung dem Menschenrecht auf Nachtruhe eindeutigen Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen eines Unternehmens eingeräumt.

Zwar sind die juristischen Konsequenzen für das laufende Verfahren zum Ausbau des Rhein-Main-Flughafens nach Ansicht des Landrats zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abzuschätzen, doch spricht er von einem moralischen und politischen Sieg für die vom Fluglärm betroffene Rhein-Main-Region. Siehr wörtlich: „Die in der Presse genannte Begründung der Straßburger Richter ist deckungsgleich mit den Argumenten, wie sie der Kreis Groß-Gerau seit langem vorträgt.“ Dabei sei es beim Flughafen Heathrow, auf den sich das Straßburger Urteil bezieht, lediglich um 15 Flüge in der Zeit zwischen 23.30 und 6 Uhr gegangen. Die Nachtruhe rund um Rhein-Main werde hingegen in der Zeit zwischen 23 und 5 Uhr bereits jetzt durch 40 Flugbewegungen gestört.

Der Landrat wies weiter darauf hin, dass die Anwendung des Straßburger Urteils endlich für alle europäischen Flughäfen eine vergleichbare Ausgangslage schaffe: Fortan könne sich kein nationaler Flughafen mehr auf vermeintliche Wettbewerbsnachteile berufen, wenn Fluggesellschaften bei lokalen Lärm- und Kapazitätsbeschränkungen drohten, ins Ausland abzuwandern.

„Solche Drohungen waren bereits in der Vergangenheit nicht stichhaltig. Mit dem

Straßburger Richterspruch entbehren sie völlig jeder Grundlage.“

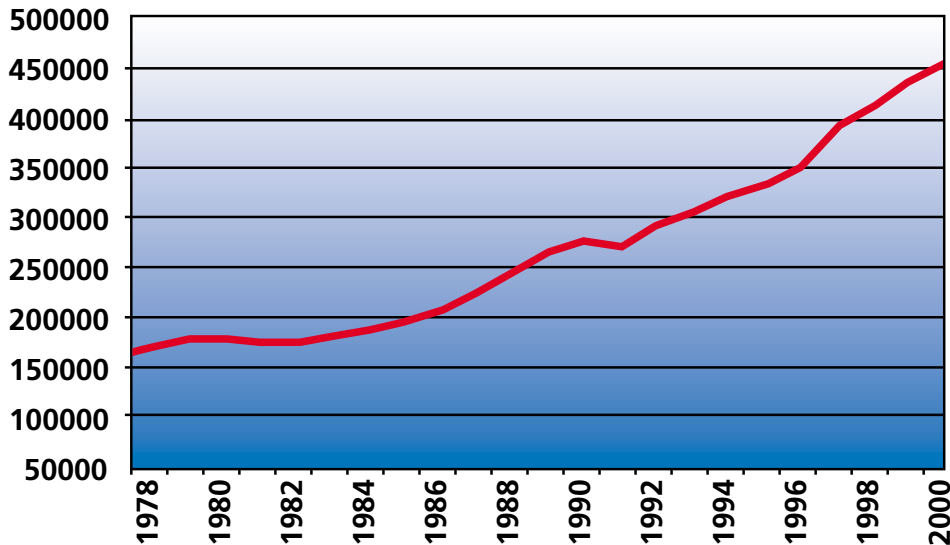
Der Landrat forderte die Fraport AG auf, die Argumentation des Urteils ernst zu nehmen, auf die Ausbaupläne zu verzichten und endlich gemeinsam mit der Region darüber nachzudenken, wie ein Flughafen der Zukunft aussehen kann, in dessen Umgebung für die Bevölkerung ein ge-
deihliches Leben und Arbeiten auf Dauer möglich ist. ■



Auch Kinder haben ein Recht auf Ruhe – und können sich gegen den Flughafenausbau ebenfalls wehren.

Drastischer Anstieg

Seit 1978 hat sich die Zahl der **Flugbewegungen** auf dem Frankfurter Flughafen nahezu verdreifacht. An der Betriebsgenehmigung änderte sich aber nichts.



„Gute Chance für Klagen“

Die Stadt Mörfelden-Walldorf liegt in unmittelbarer Nachbarschaft des Rhein-Main-Airports und engagiert sich stark in kommunalen Gremien zum Flughafen. Ein Gespräch mit dem seit 25 Jahren amtierenden Bürgermeister Bernhard Brehl (60/SPD).



Extrablatt: Herr Brehl, was unternimmt die Stadt in Sachen Raumordnungsverfahren?

B. Brehl: Momentan sind wir dabei, unsere Stellungnahme anzufertigen. Für die Bürger stehen unsere Stadtbüros als Informationsstellen zur Verfügung, an denen sie auch Einwendungen und Anregungen abgeben können. Momentan richten wir noch ein zeitlich befristetes Flughafenbüro ein, denn das Thema wird uns in den nächsten fünf bis sechs Jahren intensiv beschäftigen.

EB: Wie stufen sie den Informationsstand bei den Bürgern ein?

B. Brehl: Wer sich dafür interessiert, ist gut informiert, auch durch die Zusammenarbeit mit dem Bund für Umwelt und Naturschutz oder dem Verein LAERM. Das Grundproblem hat sich aber schon im Mediationsverfahren ein wenig anders dargestellt. Wir sind zwar gut gerüstet, stehen mit unserem Personal aber ganzen Mannschaften von Fraport und Lufthansa gegenüber. Das ist keine einfache Ausgangslage, die kommunale Solidarität ist hier gefordert.

EB: Mörfelden-Walldorf hat aber außerdem zwei Klagen angestrengt.

B. Brehl: Das stimmt. Der sogenannte Posch-Bescheid, gegen den wir uns wehren, verbindet die Lärmkontingentierung nicht mit Obergrenzen bei den Flugbewegungen. Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte ist aber klar, dass es keine grenzenlose Zumutbarkeit von nächtlichen Lärmereignissen gibt. Außerdem klagen wir gegen den bestehenden Betrieb. Seit 1976 – meinem Amtsantritt – hat sich die Zahl der Flugbewegungen verdreifacht, ohne dass sich die Betriebsgenehmigung verändert hätte. Da kann etwas nicht stimmen, schließlich ist das keine geringsfügige Veränderung.

EB: Sehen Sie Erfolgchancen?

B. Brehl: Wir untermauern unsere Ausführungen durch eigene Lärmmessungen und gutachterliche Stellungnahmen, die sich mit den nächtlichen Ruhestörungen durch Überflugeignisse auseinandersetzen. Wenn wir uns einen Erfolg nicht ausrechnen würden, hätten wir nicht geklagt.

EB: Herr Brehl, wir danken für dieses Gespräch.

Adressen und Infos

Fluglärmbeschwerdetelefon der Flughafen Frankfurt/Main AG
 Ausbauprogramm Flughafen
 60547 Frankfurt/Main
 Infotelefon/Fluglärmtelefon: 0800/2345679
 Kostenfrei rund um die Uhr besetzt

Kreis Groß-Gerau
 Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung und „Zukunft Rhein-Main – Aktion gegen Flughafen ausbau“
 Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau
 Wilhelm-Seipp-Straße 4, 64521 Groß-Gerau
 Telefon: 06152/989142
 E-Mail: wubf@kreisgg.de
 www.zukunft-rhein-main.de

Regionales Dialogforum (RDF)
 Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums
 Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim
 Telefon: 06142/798791
 www.dialogforum-flughafen.de

Bündnis der Bürgerinitiativen
 „Keine Flughafenweiterung“
 Winfried Heuser
 An der Kreuzheck 6, 60529 Frankfurt/Main
 Telefon: 069/355464
 E-Mail: winfried.heuser@t-online.de
 www.flughafen-bi.de

Mainzer Bürgerinitiative gegen die Flughafen-erweiterung Rhein-Main
 c/o Bürogemeinschaft 42
 Kaiser-Wilhelm-Ring 11, 55118 Mainz
 Telefon: 06131/611973

BUND LV Hessen
 Triftstraße 47, 60528 Frankfurt
 Telefon: 069/6773760
 Thomas Norgall
 E-Mail: thomas.norgall@bund.net
 www.bund-hessen.net

BUND LV Rheinland-Pfalz
 Gärtnergasse 16, 55116 Mainz
 Telefon: 06131/231973
 E-Mail: bund.rheinlandpfalz@bund.net

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt/Main (KAG)
 Wilhelm-Seipp-Str. 4, 64521 Groß-Gerau
 Telefon: 06152/989864
 E-Mail: kag-ffm@gmx.de
 www.kag-flughafen-ffm.de



Info-Telefon: 06152/989142 und 989391

Weitere Internetadressen

www.fluglaerm.de
 www.ig-fluglaerm.de
 www.mediation-flughafen.de
 www.profutura.net
 www.rm-institut.de

Impressum
 Herausgeber: Kreisverwaltung Groß-Gerau
 Presse- und Informationsamt



Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger!

Vor fünf Monaten haben wir Ihnen die erste Ausgabe unserer Broschüre „Extrablatt“ vorgestellt. Ihre zahlreichen Reaktionen zeigen uns, dass es richtig war, unsere Argumente zur Frage des geplanten Flughafenausbaus in dieser Form bekannt zu machen. Für Ihre Unterstützung, aber auch für Ihre kritischen Anmerkungen, möchte ich mich ganz herzlich bedanken.

In der vorliegenden zweiten Ausgabe des „Extrablattes“ geht es vor allem um zwei Themen: das Raumordnungsverfahren und das immer wieder vorgebrachte Arbeitsplatzargument.

Eine einführende Darstellung zum Raumordnungsverfahren, dem ersten planungsrechtlichen Verfahren, finden Sie auf Seite 2. Infos hierzu gibt es bald aber auch direkt bei Ihnen vor Ort: Ab Mitte Oktober tourt nämlich das Infomobil unserer Aktion „Zukunft Rhein-Main“ mit ausführlichen Informationen zu diesem Thema durch die Region.

Wie wenig stichhaltig das Argument der Ausbaubefürworter ist, eine neue Landebahn schaffe neue Arbeitsplätze, wird am Beispiel des Caltex-Geländes zwischen Raunheim und Kelsterbach deutlich: Die Ausbaupläne machen es nämlich mehr als fraglich, ob dort wirklich wie geplant 10.000 hochwertige Arbeitsplätze entstehen können (Seite 3).

Ich hoffe, dass auch diese Ausgabe des „Extrablattes“ zu Ihrer eigenen Meinungsbildung zum Thema „Flughafenausbau“ beitragen kann.

Eine interessante Lektüre wünscht

Ihr

Enno Siehr
Landrat des Kreises Groß-Gerau

Langfristig gedacht?

Droht der Rhein-Main Airport, sich selbst seine Arbeitskräfte zu rauben?

Fehlen eines Tages Arbeitskräfte in der Rhein-Main-Region – und trägt der Flughafen hierzu bei?

Dieses Szenario ist keineswegs so abwegig, wie es auf den ersten Blick scheinen mag. Zwar stellt der Flughafen einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor für die Region dar und befriedigt die Mobilitätswünsche von Wirtschaft und Bevölkerung, doch muss auch gefragt werden, wieviel Flughafen das betroffene Umland verträgt. Der Initiative Rhein-Main geht es in dieser Frage nicht um ein Ja oder Nein zum Frankfurter Flughafen – dies wäre zu kurz gedacht – sondern um Entwicklungschancen für die gesamte Region. So blieb in der bisherigen Diskussion weitgehend unberücksichtigt, welche gesamtwirtschaftlichen Effekte durch den Verzicht auf einen Ausbau in Frankfurt und die Verlagerung des Verkehrs auf andere Flughäfen zu erzielen sind. Profitieren könnte beispielsweise der Flughafen Hahn, dessen Erweiterung zusätzliche Arbeitsplätze in eine wirtschaftlich schwächere Region wie dem Hunsrück brächte. Im Raum um Frankfurt stellt sich schließlich die Frage, wann ein solcher Lärmpegel erreicht ist, dass fähige Köpfe abwandern.

Für Unternehmen hat der Flughafen – etwa bei Neuansiedlungen – sicherlich eine hohe Bedeutung, noch wichtiger aber ist die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte.

Wohl niemand würde bestreiten, dass die Zukunft der Region vor allem vom Arbeitskräftepotential abhängt. Gelingt es, in eine Region hochqualifizierte Arbeitnehmer zu locken, werden damit mittelfristig Arbeitsplätze insgesamt abgesichert. Gut ausgebildetes Personal benötigt auch der Flughafen, dessen Vorteile sich allerdings auch in einen Nachteil verkehren können. Die sinkende Geburtenrate und die demografische Entwicklung werden zu einem Rückgang von Personen im erwerbsfähigen Alter führen. Gleichzeitig steigt aber die Nachfrage nach qualifizierten Arbeitnehmern. Nach Angaben des Arbeitsamtes Frankfurt wird sich diese Entwicklung ab 2010 dramatisch verstärken – und schon jetzt besteht in vielen Bereichen

Arbeitskräftemangel. Gefragte Leute werden sich in Zukunft also noch stärker als bislang aussuchen können, wo sie leben und arbeiten möchten. Ein hohes Einkommen ist bei dieser Entscheidung nicht allein ausschlaggebend, vielmehr wird auch nach angenehmen Lebensbedingungen und einem Umfeld gefragt, in dem Kinder gesund aufwachsen können. Oleg Cernavin von der BC Forschungsgesellschaft in Wiesbaden kommt für die Flughafen-Diskussion deshalb zu folgendem Schluss: Der Flughafen droht, sich selbst durch den Ausbau die Basis für die von ihm benötigten Fachkräfte zu nehmen, indem er große Teile der Region unattraktiv macht. Und hiervon war bis jetzt nur wenig zu hören. Eigentlich verwunderlich, handelt es sich doch um eine zentrale Frage für die langfristige Perspektive des Rhein-Main-Gebietes. ■



Boom durch Ausbau? Auf lange Sicht droht eher eine Verkehrung ins Gegenteil.

Von der Idee zum Beton

Das Raumordnungsverfahren (ROV): Eine kleine Einführung in die Welt der Genehmigungsverfahren

Im Herbst wird es ernst: Knapp fünf Jahre, nachdem Lufhansa-Chef Jürgen Weber 1997 den Bau einer neuen Bahn für den Frankfurter Flughafen forderte, beginnt das Genehmigungsverfahren. Politische Diskussionen, Landtagsbeschlüsse, das Mediationsverfahren und das Regionale Dialogforum - all dies tritt nun zurück. Im Rechtsstaat gilt nur, was genehmigt wird und vor Gericht besteht. Dabei kam schon so manches Großvorhaben ins Straucheln. So kann es auch diesmal sein.

Bei der Auseinandersetzung um den Bau der Startbahn 18-West kämpfte die Region gegen die Waldzerstörung. Heute ist die Sachlage noch bedrückender: Über 20 Kommunen in der Boom-Region Rhein-Main fürchten das Ende ihrer Stadtentwicklung, die Gesundheit tausender Menschen ist bedroht. Wer glaubt, nichts ausrichten zu können und auf den vergeblichen Protest gegen die Startbahn West verweist, liegt falsch. Die Genehmigung für die Startbahn 18-West erfolgte schon 1971, doch es vergingen fast zehn Jahre, bis der Protest begann. Heute ist die Gegenwehr bereits aufgestellt, bevor das Verfahren beginnt. In der Allianz Zukunft Rhein Main - Aktion gegen Flughafenausbau" haben sich 21 Kreise, Städte und Gemeinden, über 60 Bürgerinitiativen sowie der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland zusammengeschlossen.

Das gemeinsame Handeln eröffnet im Genehmigungsverfahren und den anschließenden Prozessen Chancen, die bei der Startbahn West nicht bestanden. Zu unterscheiden sind allerdings verschiedene Stufen des Genehmigungsverfahrens, die hier kurz vorgestellt werden.

1. Nur was im Genehmigungsverfahren aktenkundig wird, ist Grundlage der Entscheidung. Dies gilt für die Fraport ebenso wie für die Betroffenen. Alle Gutachten und Beschlüsse der Mediation und des Landtags kommen jetzt auf den Prüfstand.

2. Das Genehmigungsverfahren gliedert sich in zwei Schritte, von denen der erste; das nun beginnende Raumordnungsverfahren (ROV) behördenintern ist und sich mit den „öffentlichen Belangen“ beschäftigt. Der zweite Schritt, das Planfeststellungsverfahren, umfasst dagegen auch die

„privaten Belange“. Es endet mit der Genehmigung oder Ablehnung des geplanten Landebahnbaus.

Raumordnungsverfahren, Planfeststellung, Auslegung, Anregungen, Bedenken - die Liste der mit einem Genehmigungsverfahren verbundenen Begriffe ist lang, die Zusammenhänge lassen sich auf den ersten Blick kaum überschauen. Beim „behördeninternen“ Raumordnungsverfahren etwa handelt es sich keineswegs um einen geheimen Vorgang, vielmehr müssen die Antragsunterlagen öffentlich ausgelegt werden, so dass die Bevölkerung „Anregungen und Bedenken“ äußern kann. Im Gegensatz zur Planfeststellung geht es beim ROV um öffentliche Belange. Private Bedenken - wie der Wertverlust eines Hauses durch zunehmenden Fluglärm - können zwar vorgetragen werden, doch wird sich die Behörde damit wohl nicht beschäftigen. Dies geschieht erst im zweiten Genehmigungsschritt.

3. Das ROV soll klären, ob ein Vorhaben überhaupt verträglich ist und wie es so gestaltet werden kann, dass es andere öffentliche Belange möglichst gering beeinträchtigt.

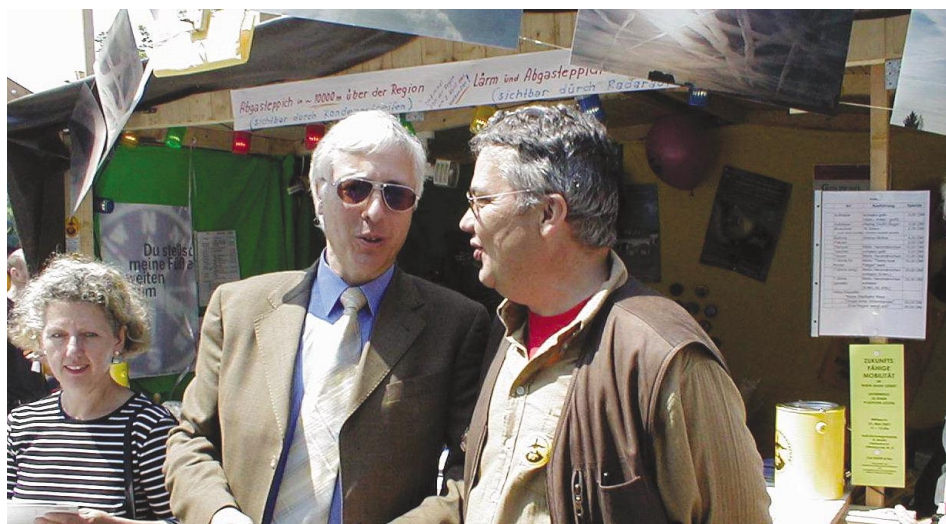
Ziel des ROV ist die Klärung konkurrierender öffentlicher Belange. Beim Bau einer Umgehungsstraße können etwa die Entlastung der Menschen im Ortskern von Lärm und der Erhalt von schützenswertem Naturraum konkurrieren. Im ROV werden dann Vor- und Nachteile abgewogen, ehe

eine Entscheidung fällt. Zudem sind Änderungen der ursprünglichen Planung möglich, um die Nachteile möglichst gering zu halten. Das Problem bei der Erweiterung des Frankfurter Flughafens besteht aber nicht nur im Lärm, sondern auch in der Frage, ob in einer so vielfältig strukturierten Region wie dem Rhein-Main-Gebiet alle anderen öffentlichen Belange den Interessen der Luftfahrt untergeordnet werden dürfen und können! Und hier gibt es handfesten Streit darüber, ob der Nachtflugverkehr und die gesundheitlichen Auswirkungen schon im ROV vollständig behandelt werden müssen.

Illusionen sollte niemand hegen: Aus heutiger Sicht ist leider anzunehmen, dass die Landesregierung dem Bau einer Bahn im Kelsterbacher Wald zustimmt - ganz gleich, was im ROV vorgetragen wird.

Entscheidend für die Ausbaueegner ist indes die Planfeststellung. An diesem Verfahren müssen sie sich beteiligen, wenn sie später vor Gericht ziehen wollen.

Bedeutungslos wird das ROV für Privatleute damit aber nicht: Zum einen können sie es als Übung für den privaten Ernstfall betrachten. Und zum anderen bildet die Zahl der Eingaben einen politischen Gradmesser für den Widerstand gegen das Projekt. „Zukunft Rhein-Main - Aktion gegen Flughafenausbau“ wird deshalb jeden Einzelnen bei der Abfassung einer Stellungnahme unterstützen und mit einem Infomobil zum ROV vor Ort präsent sein. ■



Gemeinsam aktiv: Groß-Geraus Landrat Enno Siehr (li.) und Michael Ehle vom Bündnis der Bürgerinitiativen auf dem Hessentag in Dietzenbach.

Einwendungen vor Ort

Info-Mobil tourt ab Oktober durch die Rhein-Main-Region



Mitte Oktober geht es auf Fahrt: Das Info-Mobil der Initiative „Zukunft-Rhein-Main“, das pünktlich zu Beginn des Raumordnungsverfahrens seine Tour durch zahlreiche Städte und Gemeinden der Region startet. Ziel ist es, über diesen wichtigen Schritt im Vorfeld des geplanten Flughafenbaus zu informieren (siehe hierzu auch die nebenstehende Seite).

In der Zeit vom 12. Oktober bis 15. November besteht somit im gesamten Rhein-Main-Gebiet montags bis samstags Gelegenheit, vor Ort das Raumordnungsverfahren und die Ausbauproblematik besser kennenzulernen - doch damit nicht genug: Betroffene Bürgerinnen und Bürger können ihre Anregungen und Bedenken direkt am Infomobil vortragen. Vertreter der Kommunen und Bürgerinitiativen nehmen diese auf, so dass ein gesonderter Gang zur Verwaltung nicht mehr erforderlich sein wird.

Die Eröffnung der Informationstour übernimmt am Freitag, 12. Oktober, um 12 Uhr auf dem Gutenbergplatz der Mainzer Umweltdezernent Wolfgang Reichel. Oberbürgermeister Jens Beutel steht dann ab 14 Uhr im Rahmen eines Forums der Mainzer Allgemeinen Zeitung Rede und Antwort. Landrat Enno Siehr und Bürgermeister aus dem Kreis Groß-Gerau begrüßen das Info-Mobil am Mittwoch, 17. Oktober, um 10.30 Uhr in Raunheim. Die einzelnen Stationen der Informationstour sind untenstehend aufgeführt.

Weitere Fragen beantwortet die Abteilung Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung bei der:

Kreisverwaltung Groß-Gerau
 Telefon: 06152/989142
 E-Mail: Wubf@kreisgg.de
 Web: www.zukunft-rhein-main.de

Mainz	Gutenbergplatz	12.10. - 13.10.
Wiesbaden	Dem'sches Gebäude	15.10. - 16.10.
Raunheim	Stadtzentrum	17.10. - 18.10.
Bischofsheim	Darmstädter Str. 8	19.10.
Groß-Gerau	Marktplatz	22.10.
Büttelborn	Worfelden - Parkplatz Bürgerhaus	23.10.
Flörsheim	Bahnhof	24.10. - 25.10.
Kelsterbach	Sandhügelplatz	26.10. - 27.10.
Neu-Isenburg	Rosenauplatz an der Hugenottenhalle	29.10. - 30.10.
Offenbach	Berliner Str. / Ecke Schloßstraße	31.10. - 01.11.
Ffm Bergen-Enkheim	Hessen-Center (ggüber Bushaltestelle)	02.11. - 03.11.
Mörfelden	Tizianplatz	05.11.
Walldorf	Bahnhof	06.11.
Riedstadt	Wolfskehlen - Parkplatz Bürgerhaus	07.11. - 08.11.
Darmstadt	Luisenplatz	09.11. - 10.11.
Ginsheim	Altrheinufer	11.11.
Dreieich	Sprendlingen - Bürgerhaus	12.11.
Königstein i. Ts.	Parkplatz ggüber Rathaus, Hauptstr. 15	13.11.
Mühlheim	Parkplatz Brückenmühle, Bahnhofstr.	15.11.

Fraport-Aktien kaufen?

Es soll schon Ausbaugegner geben, die zumindest eine davon besitzen: die Fraport-Aktie nämlich. Ob sich die Anlage finanziell lohnt, steht in den Sternen. Und umstritten ist auch, ob der Erwerb dieses Wertpapiers Möglichkeiten eröffnet, auf die Geschäftspolitik der Fraport-AG wirksam Einfluss nehmen zu können.

Die einen sagen, der „kritische Aktionär“ könne mit dem Kauf einer Aktie und dem damit verbundenen Rederecht auf zukünftigen Hauptversammlungen öffentlichkeitswirksam gegen den Ausbau auftreten – und Vorstand und Aufsichtsrat vor laufenden Kameras mit den Belastungen konfrontieren, die schon heute vom Flughafen ausgehen. Andere sind der Meinung, dass man so keinerlei Einfluß nehmen kann und – schlimmer noch - die Fraport-AG und damit den Ausbau mit dem Erwerb einer Aktie sogar noch unterstützt. Sicher: Nach dem Aktienrecht besitzen Anteilseigner gewisse Informationsrechte. Diese Informationen sind aber in großem Umfang öffentlich und stehen somit auch „Nicht-Aktionären“ zur Verfügung.

Nordbahn gefährdet 10.000 neue Arbeitsplätze auf Caltex-Gelände

Jahrelang galt es als „Filetstück“ für die Entwicklung der Rhein-Main-Region, das Gelände der ehemaligen Caltex-Raffinerie zwischen Raunheim und Kelsterbach. Lage und direkte Anbindung an das europäische Straßen-, Schienen-, Wasser- und Luftwegenetz machen das 100 Hektar große Areal zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort. In absehbarer Zeit könnten hier bis zu 10.000 hochwertige Arbeitsplätze entstehen. Die Pläne für ein modernes Dienstleistungszentrum liegen in der Schublade, und potenzielle Investoren haben schon zuhauf angeklopft.

Chefplaner Johannes Ziegler hat jetzt Alarm geschlagen: Wenn die Nordbahn gebaut wird, dann bedeutet dies das Aus für alle Caltex-Perspektiven. Dann sind dort höchstens 10 Meter hohe Gebäude erlaubt, über deren Firste Jets im Minutentakt donnern. Wer sollte sich hier noch ansiedeln? Und wer möchte hier arbeiten? Ausbau auf Rhein-Main – wahrlich eine schlechte Perspektive für das Caltex-Gelände. Und wahrlich keine gute Perspektive für die Region.

Ärzte für Untersuchungen

Im Grunde ist es kaum zu glauben: Mitten in der dicht besiedelten Rhein-Main-Region befindet sich einer der größten Flughäfen Europas - doch über die Auswirkungen des Flugverkehrs liegt bis heute keine umfassende Gesamtuntersuchung vor. Dabei geht es noch nicht einmal um die Folgen eines möglichen Ausbaus, sondern um den schon jetzt bestehenden Betrieb.

Die Landesärztekammer hat längst vor gesundheitlichen Schäden durch Fluglärm und Schadstoffe gewarnt. Dass Lärm krank macht, dürfte unstrittig sein. Und um dies zu bemerken, ist nicht einmal ein Wohnort in der Einflugschneise nötig. An vielen Orten in der Region lassen sich bis in die Nacht

hinein Flugzeuge in kurzem Abstand zählen, verbunden mit der dazu gehörigen Geräuschkulisse.

Die Landesärztekammer fordert daher dringend, die tatsächlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen zu untersuchen, die Ängste und Sorgen der Bevölkerung stärker als bisher zu berücksichtigen und die Nachtruhe zu schützen. Passiert ist trotz des Appells der Mediziner wenig, aber vielleicht gibt es hierfür gute Gründe. Schließlich könnte es sein, dass eine solche Untersuchung den gesundheitlichen Preis und die Folgekosten zutage fördert, den die Bevölkerung für nahezu unbegrenzte Mobilität am Himmel zahlt. ■

Städte nicht abwickeln

Beim Ausbau wäre die Stadt Flörsheim im Süden des Main-Taunus-Kreises in ihrer Entwicklung eingeschränkt. Ein Gespräch mitürgermeister Ulrich Krebs (33 / CDU).

EB: Herr Krebs, wissen Sie, wie viele Ihrer Einwohner am Flughafen Frankfurt tätig sind?



Ulrich Krebs: Wir kennen die Zahlen nicht und aktuelle Recherchen haben uns nicht weiter geholfen, doch ich schätze, dass in Flörsheim traditionell mehr Opel-Beschäftigte leben.

EB: Trotzdem dürften das einige Flughafen-Beschäftigte sein, und müssten Sie nicht – auch mit Blick auf die Steuereinnahmen – doch eigentlich für einen Ausbau sein?

U.K.: Ich möchte in aller Deutlichkeit sagen, dass wir die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Frankfurt sehr wohl kennen. Wir sind ja auch nicht gegen den Flughafen, sondern gegen eine für die Menschen unerträgliche und deshalb unverantwortliche Ausbauplanung. Wir verlangen von der Fraport intelligentere Lösungen, den Standort Frankfurt dauerhaft zu sichern. Dazu gehört vor allem die volle Einbeziehung des Flughafens Hahn im Hunsrück.

EB: Flörsheim wäre in seiner Entwicklung eingeschränkt?

U.K.: Das ist richtig, wobei schon heute in Sachen Fluglärm die Zumutbarkeitsgrenze

überschritten ist. Denn sollte die Nur-Landebahn Nordwest kommen – ich bin überzeugt, sie ist rechtlich nicht durchsetzbar – würden Teile Flörsheims von Düsenjets in 239 Metern Höhe überflogen. Das ist nicht hinnehmbar. Entwicklung der Region heißt für uns nicht, Flughafen in Weiterentwicklung und Städte in Abwicklung.

EB: Hat die Stadt Fraport-Aktien erworben?

U.K.: Die Stadt hat 20 Aktien erworben, um auch in der Aktionärsversammlung direkt dabei sein zu können. Aber wir setzen auf juristische und politische Argumente gegen den geplanten Ausbau durch eine Nur-Landebahn im Kelsterbacher Wald.

EB: Die Möglichkeit einer Einflussnahme auf die Geschäftspolitik ist umstritten. Was erhoffen Sie sich davon?

U.K.: Da ist die politische Einflussnahme gefragt, die ich bei verschiedensten Gelegenheiten auf allen Ebenen nutze. Eigentümer der Fraport AG sind das Land Hessen, die Stadt Frankfurt am Main und die Bundesrepublik Deutschland. Die bilden die Gesellschafter-Versammlung und können in einer Aktiengesellschaft die Geschäftspolitik lenken und im Aufsichtsrat mitbestimmen.

EB: Herr Krebs, wir danken für dieses Gespräch.

Adressen und Infos

Fluglärmbeschwerdetelefon der Flughafen Frankfurt/Main AG
 Ausbauprogramm Flughafen
 60547 Frankfurt/Main
 Infotelefon/Fluglärmtelefon: 0800/2345679
 Kostenfrei rund um die Uhr besetzt

Kreis Groß-Gerau
 Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung und Zukunft Rhein-Main Aktion gegen

Flughafenausbau
 Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau
 Wilhelm-Seipp-Straße 4, 64521 Groß-Gerau
 Telefon: 06152/989142
 E-Mail: wubf@kreisgg.de
 www.zukunft-rhein-main.de

Regionales Dialogforum (RDF)
 Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums
 Im Eichfeld 4, 65428 Rüsselsheim
 Telefon: 06142/798791
 www.dialogforum-flughafen.de

Bündnis der Bürgerinitiativen
 „Keine Flughafenerweiterung“
 Winfried Heuser
 An der Kreuzheck 6, 60529 Frankfurt/Main
 Telefon: 069/355464
 E-Mail: winfried.heuser@t-online.de
 www.flughafen-bi.de

Mainzer Bürgerinitiative gegen die Flughafen-erweiterung Rhein-Main
 c/o Bürogemeinschaft 42
 Kaiser-Wilhelm-Ring 11, 55118 Mainz
 Telefon: 06131/611973

BUND LV Hessen
 Triftstraße 47, 60528 Frankfurt
 Telefon: 069/6773760
 Thomas Norgall
 E-Mail: thomas.norgall@bund.net
 www.bund-hessen.net

BUND LV Rheinland-Pfalz
 Gärtnergasse 16, 55116 Mainz
 Telefon: 06131/231973
 E-Mail: bund.rheinlandpfalz@bund.net

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt/Main (KAG)
 Wilhelm-Seipp-Str. 4, 64521 Groß-Gerau
 Telefon: 06152/989605
 E-Mail: kag-ffm@gmx.de
 www.kag-flughafen-ffm.de



Aktion gegen Flughafen-Ausbau

Weitere Internetadressen

www.fluglaerm.de
 www.ig-fluglaerm.de
 www.mediation-flughafen.de
 www.profutura.net

Impressum
 Herausgeber: Kreisverwaltung Groß-Gerau
 Presse- und Informationsamt

EXTRABLATT

März 2001

ZUKUNFT
RHEIN-MAIN

Aktion gegen Flughafen-Ausbau


Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger!

Unstrittig: Der Rhein-Main-Flughafen ist der Standortfaktor Nr. 1 der gesamten Rhein-Main-Region.

Der Kreis Groß-Gerau bekennt sich deshalb zu seinem Flughafen – und er bekennt sich zu den Belastungen, die von seinen jährlich 450.000 Starts und Landungen ausgehen. Mit den Planungen einer weiteren Startbahn, von der FAG Hand in Hand mit der Hessischen Landesregierung vorangetrieben, erreichen diese Belastungen jetzt indes eine neue, nicht mehr akzeptable Qualität – wobei es unerheblich ist, welche Bahnvariante letztendlich realisiert werden soll. Und wo kein verträgliches Leben mehr möglich ist, wird auf Dauer auch das gedeihliche Wirtschaften Schaden nehmen. Die Frage, wie weit sich in der Nachbarschaft des Flughafens in Zukunft noch attraktive Gewerbeansiedlungen werden realisieren können, bleibt offen.

Dies alles hat das Parlament des Kreises Groß-Gerau vor Monaten bereits veranlasst, sich mit großer Mehrheit gegen den Bau einer neuen Rollbahn – in welcher Variante auch immer – auszusprechen. Zusammen mit zahlreichen Gemeinden innerhalb und außerhalb des Kreises, allen voran die Stadt Mainz, haben wir die Aktion Zukunft Rhein-Main auf den Weg gebracht.

Mit dem vorliegenden Informationsblatt wollen wir unsere Sorgen um die Zukunft der Region zum Ausdruck bringen – und zugleich unsere Alternativen benennen. Vor allem aber wollen wir Ihnen Argumente an die Hand geben, in Sachen Flughafenerweiterung zu einem eigenen Urteil zu gelangen.

Wir freuen uns über Rückmeldungen jedweder Art.

Enno Siehr,
Landrat des Kreises Groß-Gerau

Pro oder Contra?

Warum wir Pro Rhein-Main-Region und Pro Flughafen,
jedoch **gegen** den geplanten **Flughafenausbau** sind

Zusammen wachsen hat Grenzen

Was der Club of Rome mit dem berühmten Gleichnis von der Lilie im Gartenteich bereits zu Beginn der 70er Jahre anschaulich demonstriert hat, könnte für die Region Rhein-Main demnächst Wirklichkeit werden – das Eintreten jenes Zeitpunkts nämlich, an dem die Grenzen des jahrelangen exponentiellen Wachstums des Flughafens und der damit einhergehenden Belastungen für die Region endgültig erreicht sind. Naturgemäß weitaus früher als erwartet würden dann die wirtschaftlichen Vorteile des Flughafens für das Rhein-Main-Gebiet in dauerhafte Nachteile umschlagen.

Pro Region = Pro Flughafen = Contra Flughafenausbau

Um diesen Sachverhalt einer möglichst breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen, wirbt die Initiative Zukunft Rhein-Main seit Beginn dieses Jahres mit ihrer Kampagne gegen die geplante Flughafenerweiterung. Im Mittelpunkt steht dabei die Gleichung Pro Region = Pro Flughafen = Contra Flughafenausbau, denn die Tatsache, dass die Region und der Flughafen "zusammengehören" und voneinander profitieren, soll hier nicht bestritten werden. Eine aggressive "Anti-Flughafen-Kampagne" würde deshalb dem Ziel der Initiative Zukunft Rhein-Main in keinem Fall gerecht. Denn

statt um die "Verteufelung" des Flughafens an sich, geht es hier um das Anregen einer konstruktiven Diskussion: "Zukunft Rhein-Main" steht für die Suche nach verträglichen Alternativen zum Ausbau im Sinne der Erhaltung der Lebensqualität, sowie für die Wahrung der wirtschaftlichen



Attraktivität der Region, wobei der Airport daran einen wesentlichen Anteil hat und auch weiterhin haben soll. Umgesetzt wird diese Botschaft zum einen in einer Plakat- bzw. Großflächen-Kampagne, welche die durch den Ausbau zu erwartende – nicht mehr tragbare – Beeinträchtigung der Lebensqualität der Menschen, die hier leben und arbeiten, in einfachen, klaren Bildern und nachdenklichen Worten thematisiert. Im Rahmen der begleitenden, informativen Hörfunk-Kampagne sollen, neben Vertretern der Initiative selbst, auch Bürger betroffener Gemeinden zu Wort kommen. Der Ansatz: konstruktiv handeln statt lediglich polarisieren – für eine lebenswerte Zukunft in unserer Region.