



„Mann fällt aus Olivenbaum“

– reißt Sie diese Nachricht vom Hocker? Nein? So ähnlich wird es den Leserinnen und Lesern einer großen italienischen Tageszeitung gegangen sein, die mit dieser Schlagzeile aufmachte, statt über eine haarsträubende Finanzjonglage zu berichten. Die örtlichen Granden aus Politik und Banken versuchen sich durch die Zusammenarbeit mit einem Luxemburger Fonds aus der Verantwortung für einen defizitären Mikroflughafen zu stehlen. Der Fonds verspricht seinen Anlegern eine hohe Kapitalrendite und plötzlich droht ein gigantischer Flughafenausbau, den niemand will und niemand braucht und der eine der schönsten und ruhigsten Regionen Europas verlärmten würde. Von diesem Lehrstück über die **Verwandlung eines abstrakten Finanztransfers in einen realen Flughafenausbau** berichten Helen Ampt und Luciano Fiorioni aus Siena.

In Brüssel trafen sich im November 2009 VertreterInnen von Umweltverbänden, Aktionsgruppen und Bürgerinitiativen, um sich über ihre Aktivitäten gegen den wachsenden Flugverkehr auszutauschen und gemeinsame Strategien zu entwickeln. Lärm, Klima und Ökonomie sind die großen Themen. Die britische Aktionsgruppe Plane Stupid hat ein Video produziert, in dem abstürzende Eisbären eindrücklich die Klimabelastung symbolisieren, die pro Fluggast in die Luft geblasen wird. In den meisten Ländern hat die Luftverkehrsindustrie großen Einfluss auf die Politik, auch durch ihre Nähe zur Rüstung und zum Militär. Almuth Ernsting recherchierte für Biofuelwatch die Bedeutung von **Flugbenzin aus Pflanzen**. Der finnische Ölkonzern Neste Oil baut die weltweit größte Palmölraffinerie zur Herstellung von Kraftstoff in Singapur und hat bereits angekündigt, dass diese auf Flugbenzin umrüstbar sei. Auf Millionen Hektar Land im globalen Süden richten sich die Begehrlichkeiten von Luftfahrt-Industrie und Agro-Business.

„Bunker Fuels“ nennt sich der Treibstoff der internationalen Luft- und Seefahrt. Der Name leitet sich von den Kohle-Bunkern aus der Zeit der Dampfschiffahrt ab. Die Verbrennung von

Schweröl in der Hochseeschiffahrt kommt einer Müllverbrennung auf See gleich und setzt große Mengen des Treibhausgases Kohlendioxid sowie Ruß frei. Fliegen ist die energieintensivste Form der Mobilität. Trotzdem werden die Transportunternehmen von allen nationalen und internationalen Klimaschutzverpflichtungen verschont. Seit den Klimaverhandlungen von Kyoto haben sich die Treibhausgas-Emissionen aus dem internationalen Schiffsverkehr verdoppelt. Die Treibhausgas-Emissionen der internationalen Luftfahrt sind um fünfzig Prozent gestiegen. Wenn nur die Emissionen des Flugverkehrs weiterhin um drei bis fünf Prozent jährlich zunehmen, werden sie das Zwei-Grad-Ziel und damit den weltweiten Klimaschutz zunichte machen. Deswegen haben ROBIN WOOD-AktivistInnen beim **Klimagipfel in Kopenhagen** gefordert, dass Transportunternehmen für ihre Treibhausgas-Emissionen zahlen. Das Geld soll an einen internationalen Fonds des Klimaabkommens gehen, aus dem Klimaschutzprojekte in wenig industrialisierten Ländern finanziert werden. Von unseren Aktivitäten in Kopenhagen lesen Sie in der Rubrik „Tatorte“.

Dort erfahren Sie auch mehr über einen besonders abstrusen Flughafenausbau hierzulande. Weil das VW-Management gern direkt vom **Regionalflyhafen Braunschweig-Wolfsburg** zu Langstreckenflügen zum Beispiel nach Südamerika abheben würde, wurde mit der Rodung eines teils 200 Jahre alten Eichen- und Hainbuchenwaldes begonnen. Olivenbäume sind im Braunschweigischen selten, und so fand die ein oder andere Erwähnung unseres Widerstands gegen den Flughafenausbau ihren Weg in die Braunschweiger Zeitung.

Lesevergnügen beim Verkehrs-Schwerpunkt des ROBIN WOOD Magazins wünscht Ihnen

Monika Ge

Monika Lege ist ROBIN WOOD-Verkehrsreferentin in Hamburg
Tel.: 040/38089212
verkehr@robinwood.de

VW rodet einen 200 Jahre alten Wald, um einen Flughafen auszubauen

Foto: ROBIN WOOD