



Foto: ROBIN WOOD

## Flughafen Frankfurt

### „Kein Baum wird mehr fallen“ - nach der nächsten Rodung

Der Frankfurter Flughafen im dicht besiedelten Rhein-Main-Gebiet war schon immer umstritten. Angefangen mit den Rodungen und dem Bau im Frankfurter Stadtwald durch die Nationalsozialisten 1933, fraß sich der Flughafen über die Jahrzehnte weiter in den Wald. Dass die Aussage des damaligen hessischen Ministerpräsidenten Holger Börner von 1981 „Kein Baum wird mehr fallen“ nicht in alle Ewigkeit Bestand haben würde, war schon damals zu befürchten.

Die Ankündigung der „Notwendigkeit“ einer weiteren Landebahn noch Ende der Neunziger ließ jedoch erneut Widerstand in der Region aufkommen. Bürgerinitiativen gründeten sich neu, und auch ROBIN WOOD mischte sich ein. Als am 18. Dezember 2007 das hessische Ministerium für Wirtschaft und Verkehr den Ausbau des Flughafens und somit eine neue Landebahn genehmigte, musste Roland Koch als amtierender Ministerpräsident eingestehen, dass das lange versprochene Nachtflugverbot nicht einzuhalten sei. Alle Versprechungen mit Mediationsverfahren und „Keine neue Landebahn ohne Nachtflugverbot, kein Nachtflugverbot ohne neue Landebahn“ waren als Lügen entlarvt.

So drehte sich der hessische Wahlkampf nicht um ein Ja oder Nein zum Ausbau, sondern um die Frage, wie ein Nachtflugverbot auszuulegen sei. Mag die

unbedarfte BürgerIn bei Nachtflugverbot denken, dass kein Flugzeug in der Nacht fliegen darf, sieht die Realität anders aus: Wenn die Nacht wie bisher üblich auf 23 bis 5 Uhr gekürzt wird, ist bei den jetzt genehmigten 17 Nachtflügen mit einem Wecken alle 30 Minuten zu rechnen. Frühstückszeit ist für die BewohnerInnen dann ab 5 Uhr, wenn wieder im Minutentakt gestartet und gelandet wird. 150 Flugbewegungen stehen von 22 bis 6 Uhr an. Kinder früh ins Bett zu schicken ist mancherorts sinnlos, sofern das Bett nicht hinter 3-fach verglasten Schallschutzfenstern steht. Die Lärmbelastung bei den direkten Anrainern hat jetzt schon ein erträgliches Maß überschritten.

Die hessische Landtagswahl ist vorbei, doch für den Wald bei Kelsterbach, in den die neue Landebahn geschlagen werden soll, war die Wahl nur ein Aufschub. Die CDU forciert den Ausbau,

die SPD lehnt ihn keineswegs ab. Der Beschluss zum Bau einer neuen Landebahn ist gefallen, und die Rodung des so genannten Bannwalds, der einst als besonders schützenswert ausgewiesen wurde, ist beschlossen. Da ist es egal, ob Ypsilanti oder Koch als MinisterpräsidentIn vereidigt wird. Doch mit erfolgreichen Aktionen und Klettercamps, zuletzt im Herbst 2007, haben die örtlichen Initiativen und ROBIN WOOD den bedrohten Wald wieder ins Bewusstsein gerückt. Hunderte waren da, haben Solidarität bekundet und vor Ort für den Erhalt des Waldes demonstriert. Wenn der Wald wirklich im Frühjahr gerodet werden sollte, werden viele Menschen dort sein und Widerstand leisten, ob am Boden oder in den Bäumen. Die Baubesetzungen zum Bau der A380 Halle oder auch in Dresden wegen der geplanten Elbbrücke haben gezeigt, wie klammerheimliches Roden fernab der Öffentlichkeit verhindert werden kann.

Auf dem Frankfurter Flughafen wurden im letzten Jahr über 54 Millionen Passagiere abgefertigt, die zusammen mit den Frachtflügen gut 490.000 so genannte Flugbewegungen, also Starts oder Landungen erforderten. Sollte der Bau nicht verhindert werden, drohen den 5,5 Millionen BewohnerInnen des Rhein-Main Gebiets 700 000 Flugbewegungen im Jahr. Dann aber wirklich „gute Nacht“.

*Andreas Kleinhans, Mainz*

## Flughafen Berlin-Schönefeld

### Dreimal eins macht sechs

Noch im Rausch der Wiedervereinigung Anfang der 90er wollte man die Weichen stellen für ein international bedeutendes Luftfahrtkreuz in Berlin. Man träumte sogar von Dimensionen des Flughafens Chicago mit 60 Millionen Fluggästen pro Jahr. Doch nach jahrelangem juristischen Tauziehen ist die Kritik an diesem Mammutprojekt so groß wie nie zuvor.

Reichlich Streit gab es zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg über den Standort. Ein von Brandenburg durchgeführtes Raumordnungsverfahren ergab als idealen Standort den rund 30 Kilometer südlich vor Berlin gelegenen Militärflughafen Sperenberg.

Doch dem damaligen Regierenden Bürgermeister von Berlin, Eberhard Diepgen (CDU), war das viel zu weit weg. So wurde kurzerhand der Aus- und Umbau des am südöstlichen Stadtrand von Berlin gelegenen ehemaligen DDR-Flughafens Schönefeld beschlossen. Das widersprach zwar dem Raumordnungsverfahren, hatte aber die Zustimmung von Brandenburgs damaligen Ministerpräsidenten Manfred Stolpe (SPD) und des damals amtierenden Bundesverkehrsministers Matthias Wissmann (CDU, heute Präsident des Verbandes der Automobilindustrie). Zwei zusätzliche Start- und Landebahnen sollen auf einer Fläche von 1470 Hektar gebaut werden. Aber mit welchem Geld? Berlin und Brandenburg hatten beide keins, also sollte der zukünftige Großflughafen Berlin Brandenburg International (BBI) in privater Regie entstehen.

#### Vom Flughafen zum Fluchhafen

Das im September 1996 eingeleitete Privatisierungsverfahren scheiterte sieben chaotische Jahre später mit Korruption und Betrug. Zu Beginn versuchte sich ein Konsortium unter Führung der Hochtief AG an dem Projekt, doch das Oberlandesgericht Brandenburg entzog ihm das Vorhaben. Begründung: „Doppelmandate von Aufsichtsräten auf der Bieter- und der Auftraggeberseite sowie Verletzung des Neutralitätsgebotes“. Wegen eines „gestörten Vertrauensverhält-

nisses“ wurde das Hochtief-Konsortium vom Vergabeverfahren ausgeschlossen. Nun wurde der Immobilienkonzern IVG mit dem Bau beauftragt. Doch so schnell gab Hochtief nicht auf. Trotz Bedenken des Bundeskartellamts stimmte die Europäische Kommission 2001 einer Fusion der ehemals konkurrierenden Bieter IVG und Hochtief zu, der geschasste Konzern spielte wieder mit.

2003 musste Manfred Stolpe, inzwischen zum Bundesverkehrsminister aufgestiegen, verkünden, sein Privatisierungsprojekt sei „an einem Punkt angekommen, an dem es aktuell nicht zu verwirklichen sei.“ Denn das Konsortium aus Hochtief und IVG schätzte einen Großflughafen Schönefeld als unwirtschaftlich ein und verlangte daher, alle

Risiken den SteuerzahlerInnen aufzubürden. Die tragen sie nun auch: Seit Ende 2004 steht ein Finanzierungskonzept aus öffentlichen Geldern für das Milliardenprojekt.

#### Dreimal eins macht sechs

„Aus 3 mach 1“ – so wirbt die Berliner Flughafengesellschaft für ihr Großprojekt. Denn der Flughafen Berlin-Brandenburg International in Schönefeld soll künftig Berlins einziger Flughafen sein. Der Flughafen Tempelhof soll im Oktober 2008 seinen Betrieb einstellen, Tegel zur geplanten Inbetriebnahme des BBI 2011.

Durch die Konzentration auf einen Flughafen werden die Umweltbelastungen für Luft und Boden zwar gemindert, dennoch stimmt die Formel „aus 3 mach 1“ nicht. Erfolgt 2006 auf den drei Berliner Flughäfen „nur“ 200.000 Flugbewegungen, wird mit der Erweiterung von Schönefeld die Kapazität auf 400.000 Starts und Landungen verdoppelt (siehe Tabelle S. 20) und damit auch die Umweltbelastungen.

*Daniel Bornmann hat im Herbst 2007 ein Praktikum bei ROBIN WOOD gemacht und studiert Geografie.*



Foto: Wicker/Berliner Flughafen



Foto: obs/Flughafen München GmbH

## Flughafen München

### „There’s no better way to lie“

In Bayern entwickelt sich eine neue Demonstrationskultur. 18.000 Menschen demonstrierten im Mai 2007 gegen den Ausbau des Münchner Flughafens. Von einer der vielen Demonstrationen berichtet die Münchner Regionalgruppe von ROBIN WOOD.

Am 13. Oktober versammelten sich in Dachau rund viertausend Menschen, um gegen den Ausbau des Münchner Flughafens zu demonstrieren und ihren Unmut über die bayrische Politik, den Münchner Flughafenbetreiber FMG und die Lufthansa lautstark Luft zu machen. Die große Teilnehmerzahl verwundert nicht, denn allein in Dachau und den angrenzenden Landkreisen Erding und Freising wären bei einem Ausbau 250.000 BewohnerInnen unmittelbar von den Auswirkungen der geplanten dritten Startbahn wie Lärm, Abgasen und Flächenraub betroffen, insgesamt über 500.000 Menschen. Sogar Zwangsumsiedlungen der BewohnerInnen angrenzender Grundstücke soll es geben.

Das ruft auch Amtsträger auf den Plan, die sich mit „wirtschaftsfeindlichen“ Äußerungen normalerweise zurückhalten. So machte der Dachauer Landrat Hansjörg Christmann (CSU) eine 180°-Wende. Wenn sich die Mehrheit des Kreistages gegen den Ausbau ausspricht, will auch er sich mit allen Mitteln gegen die Startbahn wehren.

Die BefürworterInnen des Ausbaus argumentieren mit Kapazitätsengpässen und neuen Arbeitsplätzen. Doch das Wachstum am Münchner Flughafen verursachen zum großen Teil Billigflieger. Deren Zukunft steht durch die explodierenden Ölpreise und begrenzten Ressourcen auf wackligen Beinen. Dazu kommen viele

Zubringerflüge zu Interkontinentalflügen der Lufthansa. Diese können ohne nennenswerten Zeit- und Komfortverlust für die Reisenden, aber mit großem Gewinn fürs Klima auf die Bahn verlagert werden. Neue Arbeitsplätze entstehen vor allem in schlecht bezahlten und an Subunternehmen ausgelagerten Bereichen.

Am Startpunkt der Demonstration in Dachau bot sich den Münchner ROBIN WOODern ein sympathisches Bild von vielen Menschen in bunten Verkleidungen. Auf den zahlreichen Transparenten stand zum Beispiel „Wie die Lufthansa spielt, so tanzen die Pfeifen“ oder – in Anspielung auf den Lufthansa-Slogan „There’s no better way to fly“ – „There’s no better way to lie“. Es wurden sogar eigens Umzugsanhänger in Faschingsmanier gebastelt, die plastisch den Papierberg der Planfeststellungsakten und die äußerst knappe Zeit für die Einsichtnahme darstellen: Für 47.000 Ordner mit 10.000 Seiten haben die BürgerInnen 44 Tage Zeit.

In ihren Redebeiträgen trugen KommunalpolitikerInnen und BündnisvertreterInnen zu Beginn und zum Ende der Veranstaltung ihre Argumente lautstark vor. Mitunter mutete ihr Selbstverständnis „Wir sind das Volk!“ etwas befremdlich an. Ein Duo mit Tuba und Gitarre gab im breitesten Bayrisch und mit bösen Texten seinen Senf dazu.

Die Demonstration hat die AusbaugesegnerInnen bestärkt und ermutigt. Am Weltklimatag am 8. Dezember 2007 demonstrierten in München erneut viertausend Menschen gegen den Ausbau des Flughafens. Über 14.000 Einwendungen wurden allein per Internet erhoben. Der Widerstand wächst – und wird stark sein, glaubt man einem Aufkleber, der mir in Dachau zugesteckt wurde: „FLAK Ampertal – Nein zur 3. Startbahn“ stand drauf. Ampertal würde nach dem Ausbau so verlärmert, dass die Flughafengesellschaft den BürgerInnen die Wahl zwischen Schalldämmung ihrer Häuser oder Umsiedlung lässt.

#### Die größten deutschen Flughäfen in Zahlen

	Fluggäste 2006 *	Flugbewegungen 2006*	jährliche Flugbewegungen nach Ausbau**
alle Flughäfen	180.000.000	3.000.000	keine Angaben
Frankfurt/Main	50.000.000	500.000	700.000
München	30.000.000	300.000	610.000
Berlin (Tegel, Tempelhof, Schönefeld)	20.000.000	200.000	400.000

\* Verkehr in Zahlen 2007/08 (gerundet), Hg. BMVBS; \*\* www.fraport.de, www.muc-ausbau.de, www.berliner-flughafen.de

Frederik Vath ist Biologe und in der Regionalgruppe München aktiv [muenchen@robinwood.de](mailto:muenchen@robinwood.de)

## Luftverkehr und Emissionshandel

# Als Bettvorleger gestartet

**A**ls Tiger gestartet, als Bettvorleger gelandet – die Klimapolitik der Europäischen Union hat das Tigerstadium leider ausgelassen. Der Flugverkehr soll im nächsten Jahrzehnt in das Europäische Emissionshandelssystem (ETS) einbezogen werden. Es ist das politisch am ehesten durchsetzbare, gleichzeitig aber schwächste Mittel, um den Flugverkehr für die von ihm verursachten Klimaschäden zur Verantwortung zu ziehen. Emissionshandel ersetzt keine Kerosinsteuer, denn die ist allein schon für die steuerliche Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger notwendig.

Im November hat das Europäische Parlament über den Kommissionsentwurf abgestimmt und sich weitgehend der Stellungnahme seines Unterausschusses angeschlossen. Insbesondere stimmten die ParlamentarierInnen mit großer Mehrheit dafür, die Kohlendioxid-Emissionen von Flugzeugen mit dem Faktor 2 zu multiplizieren, um so der besonders großen Klimaschädlichkeit dieser Abgase Rechnung zu tragen. Tatsächlich wirken Kohlendioxid, Stickoxide und Wasserstoff klimaerwärmend. Ihr Einfluss auf die Atmosphäre bewegt sich in unterschiedlichen Zeithorizonten, außerdem muss die Flughöhe berücksichtigt werden. Die beste wissenschaftliche Annäherung empfiehlt, die Kohlendioxid-Emissionen mit dem Faktor 2,7 zu multiplizieren, um die Erwärmungswirkung abzubilden.

Zum Faktor 2,7 ließen sich Unterausschuss und Parlament von den Umweltverbänden nicht bewegen. Trotzdem wäre es ein Novum und Erfolg, wenn bei der Integration des Luftverkehrs in den

Emissionshandel überhaupt ein Multiplikator für die Kohlendioxidemissionen eingeführt wird. Ohne diesen werden die Klimaschäden nicht gemindert und Luftfahrtgesellschaften können Zertifikate weniger schädlicher Emittenten dazu kaufen.

Doch der europäische Ministerrat stimmte in seiner Dezember-Sitzung den Änderungsvorschlägen des Parlaments nicht zu. Damit wurde die Chance vertan, das einzige klimapolitische Gesetzesvorhaben der EU im „Klimajahr 2007“ unter Dach und Fach zu bringen, denn nun geht die klimapolitisch nahezu wirkungslose Position der europäischen Umweltminister zurück in das Parlament und seine Ausschüsse.

Der deutsche Vertreter im Ministerrat, Umweltminister Sigmar Gabriel, sieht zwar wie die Umweltverbände die Gefahr, dass die stark steigenden Emissionen des Flugverkehrs und ihre besondere Klimaschädlichkeit die Anstrengungen in anderen Bereichen zunichte machen. Doch Gabriels und Brüssels neue Zauberformel ist eine eigene Gesetzgebung für Stickoxid-Emissionen statt eines Multiplikators für Kohlendioxid im Emissionshandel. Das wiederum verschiebt für die Fluggesellschaften die Anlastung ihrer Klimaschäden auf den Sankt-Nimmerleins-Tag.

*Monika Lege ist Verkehrsreferentin  
in der ROBIN WOOD-Pressestelle  
[verkehr@robinwood.de](mailto:verkehr@robinwood.de)  
Tel.: 040/38089212*

Foto: Loujou/PIXELIO