

# Documentation



Inhalt: DOKUMENTATION ZUR  
STARTBAHN WEST

	Seite
Einleitung	1
Die geplante Lage der Startbahn 18 West (Abb.)	2
Wer ist die F A G ?	3
Warum soll die Startbahn West überhaupt gebaut werden?	3
Startbahn West - Eine gigantische Fehlplanung	4
Kapazitätserhöhung?	5
Drehscheibenfunktion des Rhein-Main-Flughafens	7
Entlastung des Rhein-Main-Flughafens ohne Bau der Startbahn West	9
Militärische Gesichtspunkte zur Startbahn West	11
Entwicklung des Widerstands -	12
Entwicklung der Bürgerinitiativen	12
Prozeßchronik	15
Die Startbahn West und unsere U M W E L T :	16
Waldverlust	16
Lärm	18
Klima / Luftverschmutzung	20
Wasserhaushalt	21
Soziale Folgekosten	24
Arbeitsplätze	25
Wie verhalten sich die etablierten Parteien zur Startbahn West?	28
Wie können wir Widerstand leisten?	30
Volksbegehren / Volksentscheid "KEINE STARTBAHN WEST"	31
Anhang: Kontaktadressen - Lagepläne	33

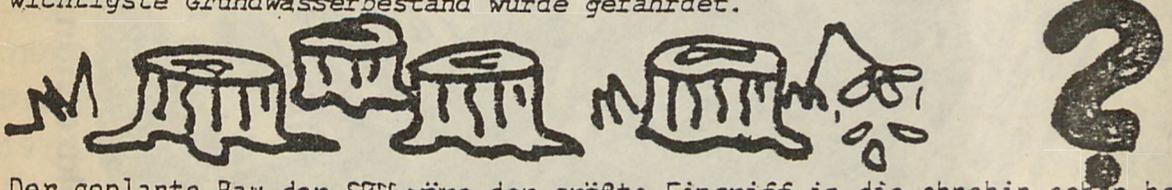
# EINLEITUNG . . .

Das Rhein-Main-Gebiet ist heute schon nach dem Ruhrgebiet das am meisten durch Industrie und Verkehr belastete Gebiet in der BRD. Die damit verbundene Umweltzerstörung und Belastung der Luft durch Schadstoffe oder die Verlärmung der Lebensbereiche in den Städten wie auf dem Land sind über ein erträgliches Maß hinaus angewachsen.

Die Verseuchung des Grundwassers und der Flüsse ist nicht mehr akzeptabel. Die Schadstoffkonzentration unserer Nahrungsmittel durch chemische und radiaktive Verseuchung nimmt ständig zu.

Die wirtschaftliche Krise ist schon heute vorprogrammiert. Unter dem Schutz staatlicher Subventionierung auch staatlicher Gewalt durch Einsatz von Polizei sollen gegen den Willen der Bevölkerung Großprojekte wie die Startbahn West und Biblis Block C oder die hessische Wiederaufbereitungsanlage durchgepowert werden, ohne daß es hierfür noch erkennbare Gründe gibt.

Hier sollen die letzten uns schützenden natürlichen Ressourcen den nicht zusätzlichen Profitinteressen von bestimmten Kapitalfraktionen geopfert werden. So soll der letzte gesunde zusammenhängende Waldbestand im Rhein-Main-Gebiet der Mönchbruchwald durch die Startbahn-West in zwei Teile zerrissen werden. Er würde dadurch seine Funktion als Erholungsgebiet für mehr als eine 1/2 Mill. Menschen aus der umliegenden Region verlieren. Der für das Rhein-Main-Gebiet wichtigste Grundwasserbestand würde gefährdet.



Der geplante Bau der SBW wäre der größte Eingriff in die ohnehin schon heute bis an die Grenzen belastete Kologie des Rhein-Main-Gebietes seit dem II. Weltkrieg; ein Eingriff, der das letzte zusammenhängende Waldgebiet im Ballungsraum Rhein-Main unwiederbringlich zerstören.

Die Auseinandersetzungen um den Bau der Startbahn-West haben inzwischen eine neue Größenordnung und Dimension erreicht. Es ist deutlich geworden:

1. Hier stehen die Menschen einer ganzen Region auf, weil sie es einfach nicht mehr hinnehmen können, ihre elementaren Lebensinteressen und Lebensgrundlagen einem Projekt zu opfern, welches von der gesamtwirtschaftlichen Notwendigkeit und verkehrstechnischen Zweckmäßigkeit in ein immer zweifelhafteres Licht gerät.
2. Der Bau der Startbahn West wird zum Prüfstein der Demokratie; Wird Bürgerwille von den Politikern überhaupt noch wahrgenommen und ernsthaft respektiert? Oder sind wir nur noch ausgeliefert dem Machtkartell aus hochkapitalistischen Interessengruppen von Industrie und Wirtschaft mit Spitzenpolitikern, die ihre Handlungsfreiheit aufgegeben haben? Anders ist das starrsinnige Festhalten der Landesregierung am Bau der Startbahn West nicht zu erklären. Vernünftige und rationale Begründungen sind nicht zu finden.
3. Wo sind wir hingeraten, daß dem "uneinsichtigen" Bürger die "Vernunft" mit Polizeiknüppel, Stacheldraht und Wasserwerfer beigebracht werden muß?

Anstelle von Argumenten setzen die Strategen der Macht den Polizeieinsatz! Worum es uns als Betroffene geht, soll in gestrafter Zusammenstellung nochmals deutlich gemacht werden.

..... ENDE ?

# GEPL. LAGE DER STARTBAHN 18 WEST

Frankfurter  
Autobahnkreuz

Autobahn n. Darmstadt/Basel

WALLDORF

Stralbe

KELSTERBACH

SEMAIN

gepl. STARTBAHN 18 WEST

Hochspannungsleitung

Rüsselesheimer Stadtwald

Autobahn n. Köln

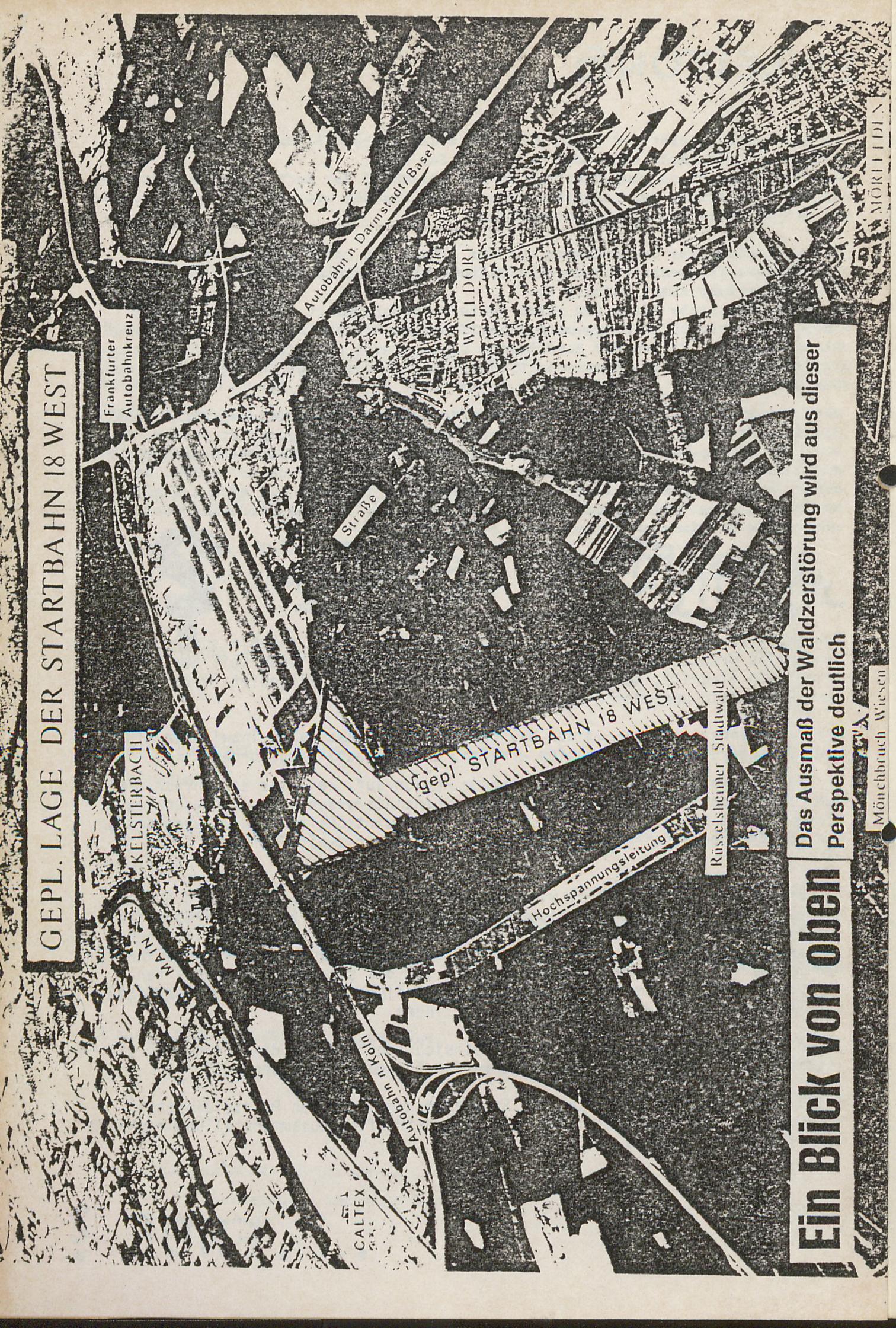
CALTEX

Das Ausmaß der Waldzerstörung wird aus dieser Perspektive deutlich

# Ein Blick von oben

Mönchbruch Wiesen

MORITZEN



# WER IST DIE FAG ?

Aktionäre der FAG sind:

Land Hessen	45,2%
Stadt Frankfurt	28,9%
BRD	25,9%
	<hr/>
	100 %

Die Fag ist somit ein rein öffentliches Unternehmen.  
Im Hinblick auf die Beurteilung der Unternehmenspolitik der FAG sollte immer berücksichtigt werden, inwieweit ein öffentliches Unternehmen eine ausschließlich auf Profitmaximierung gerichtete Interesse verfolgen darf, wie die FAG dies tut.

## WARUM SOLL DIE STARTBAHN 18 WEST ÜBERHAUPT GEBAUT WERDEN ?

Die Idee zur Startbahn West stammt aus den 60iger Jahren. Dieses Jahrzehnt brachte eine gewaltige Zunahme des Flugverkehrs. Die Zahl der Fluggäste in der BRD vervierfachte sich zwischen 1960 und 1970 (von 7 Mill auf 30 Mill) Die Zahl der Starts und Landungen stieg im entsprechenden Zeitraum weniger rasant an; immerhin verdoppelte sie sich in diesem Zeitraum.

1972 wurde ein neues Terminal im Betrieb genommen. Da die Planer ein unverändertes Wachstum des Luftverkehrs annahmen, schien ein Ausbau der Start- u. Landekapazität unbedingt notwendig. So entstand der Plan für die Startbahn-West.

Wie sieht es heute aus?

Inzwischen sind mehr als 10 Jahre vergangen. Der Flugverkehr auf dem Rhein-Main-Flughafen ist keineswegs zusammengebrochen.

Die nachfolgenden 70iger Jahre brachten einen völligen Umschwung in der Entwicklung. Energie wurde teuer. Von 1973 bis 1980 hat sich der Preis für Flugbenzin versechsfacht!

Mit der Energieverteuerung wuchsen Inflation und Arbeitslosigkeit; das gesamte Volkseinkommen nahm nur noch langsam zu. Die Grenzen des Wachstums rückten näher. Statt 300 Prozent mehr Passagieren, wie vor 10 Jahren zuvor, gab es nur noch eine Erhöhung um 50%, Starts und Landungen hingegen nahmen um weniger als 10 % zu. (verstärkter Einsatz von Großraumflugzeugen).

Die Flughäfen Frankfurt, Düsseldorf und München

sind noch gut beschäftigt. - Überall sonst gähnende Leere

in den modernen Abflughallen - ob Köln, Hannover oder Saarbrücken.

Von Paderborn, Hof oder gar Kassel ganz zu schweigen.

# Startbahn West

## Eine gigantische Fehlplanung

Die Startbahn West ist ein gigantischer Schildbürgerstreich in mehrfacher Hinsicht. Dies ergibt sich aus verschiedenen in die Öffentlichkeit gelangten Untersuchungen, Studien und Positionspapieren (Lufthansa-Studie, Hooton-Studie, Veröffentlichung von zwei Positionspapieren verschiedener Gruppen von Fluglotsen und Flugkapitänen in Frankfurt, siehe Anlage). Kernpunkt ist folgender: Die SBW als reine Startbahn führt nur zu einer geringen Erhöhung der real nutzbaren Kapazität, nämlich um etwa vier Flugbewegungen/Std. (zwei Landungen, zwei Starts). Ursachen:

1. Die Landekapazität des Flughafens ist für ihn Grenzfaktor, sie kann mit einer Startbahn überhaupt nicht verändert werden.
2. Bedingt durch die von der FAG immer wieder hervorgehobene Drehscheiben- und Umsteigerfunktion spielt sich der Flugbetrieb in Frankfurt im typischen Wechsel von Landespitzen und Startspitzen ab (siehe auch das Diagramm). Während einer Landespitze besteht i.S. der Umsteigerfunktion nur wenig Bedarf für Starts und umgekehrt. (Eine Maschine, die während einer Startspitze landet, verliert die optimalen Anschlußmöglichkeiten i.S. der Umsteigerfunktion).
3. In einer Startspitze können nicht mehr Maschinen abfliegen, als vorher während der Landespitze hereingekommen sind. Bereits heute ist – wie der Flugplankoordinator Gering vor dem Verwaltungsgerichtshof in Kassel (VGH) ausgeführt hat – die Landekapazität des Flughafens kleiner als seine Startkapazität. (Landekapazität lt. Gering 32 Bewegungen/Std., Startkapazität 38 Bewegungen/Std.).

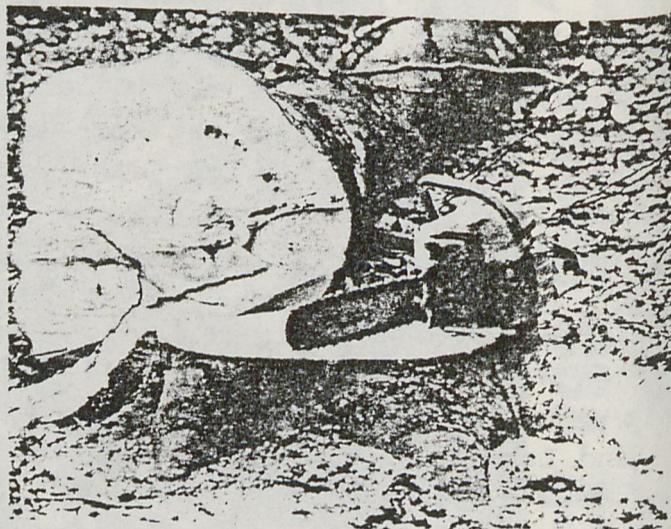
Aus alledem folgt: Gerade unter der Voraussetzung der Drehscheibenfunktion mit dem strengen Wechsel von Lande- und Startspitzen erweist sich die Startbahn West als absolutes Wunde! Die Alternative: Bau der Startbahn West oder Verlust der Drehscheibenfunktion stellt sich in dieser Form daher überhaupt nicht.

Es ist vielmehr umgekehrt: Damit die SBW einen beschränkten verkehrstechnischen Sinn bekommen könnte, müßte die Drehscheibenfunktion aufgegeben werden.

Es wäre dann nicht mehr der typische Wechsel von Anflug- und Abflugspitzen gegeben, es müßten vielmehr fast ständig Landungen und Starts im Wechsel stattfinden, das Verhältnis Landungen zu Starts je Stunde wäre immer etwa 1:1. Dabei würde die Kapazität des Flughafens nicht erhöht, er könnte aber

gleichmäßig über den Tagesverlauf an der oberen Kapazitätsgrenze betrieben werden.

Dies hätte jedoch zur Voraussetzung, daß ein Teil der Maschinen in verkehrsgünstige Zeiten gelegt werden müßte. Gerade eine solche Änderung der Verkehrsbedienungsstruktur aber ist in Frankfurt aufgrund seiner Lage im internationalen Verkehrskreuz bzw. aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich. Dem Flugplankoordinator ist es lt. Aussage vor dem VGH Kassel in den letzten zehn Jahren nicht möglich gewesen, in Frankfurt gegen den Willen der Fluggesellschaft eine solche Änderung der Verkehrsstruktur durchzusetzen. FAG-Vorstandsvorsitzender Erich Becker hat selbst auf der letzten Jahrespressekonferenz erklärt (Zitat): „Die internationalen Linienfluggesellschaften lassen sich nicht ohne weiteres in die wirtschaftlich uninteressanten Zeiten außerhalb der Verkehrsknoten abdrängen. . . Sie wollen in die Hauptverkehrszeiten, um die vorhandenen Umsteigermöglichkeiten auszunutzen.“ Die Fluggesellschaften wollen also nicht Landezeiten zugewiesen bekommen in einer Startspitze, weil dann alle Anschlußmaschinen für Passagiere oder Fracht bereits weg sind. Die theoretisch-gedankliche Rechtfertigung der Startbahn West wird damit hinfällig: Ihr liegt die Überlegung zugrunde, daß das bestehende System für vermehrte Landeanflüge frei wird durch Verlagerung von Startbewegungen vom Parallelbahnsystem auf die SBW. Aus der Drehscheibenfunktion folgt aber, daß gerade zu den Startspitzenzeiten, wo dieser Verlagerungseffekt in erster Linie wirksam werden könnte, nur ein geringer Bedarf für Landebewegungen besteht.



# KAPAZITÄTSERHÖHUNG ?

Bisher wurde in der Diskussion und auch vor Gericht nur die Erhöhung der Gesamtkapazität des Flughafens behandelt. Eine solche Betrachtung führt jedoch in die Irre, da es sich bei der neuen Bahn um eine Nur-Startbahn handelt, die zunächst einmal lediglich die Startkapazität des Flughafens erhöht.

Um die tatsächlich nutzbare Kapazitätserhöhung (Vergrößerung des Verkehrsdurchsatzes) und die Auswirkung der erhöhten Startkapazität auf die Landekapazität zu ermitteln, ist es nötig, die Start- und Landekapazität getrennt zu betrachten.

1. Laut Angabe des Flugplankoordinators H. Gering beträgt die maximale Landekapazität der beiden Parallelbahnen unter Instrumentenflugbedingungen 32 Landungen pro Stunde. Die Begrenzung beruht auf den einzuhaltenden Sicherheitsabständen während des Anfluges und der Landung. Selbst wenn kein einziger Start mehr auf den bisherigen Bahnen stattfinden würde, könnte diese Zahl nicht überschritten werden. Die einzige Steigerungsmöglichkeit besteht in der Verringerung der Sicherheitsabstände, die aber nur unter Sichtflugbedingungen möglich ist.
2. Da nicht mehr Flugzeuge starten können, als vorher gelandet sind, beträgt der maximal mögliche Verkehrsdurchsatz 64 Flugbewegungen pro Stunde. Zwar ist die theoretische Kapazität nach dem Bau der Startbahn West höher (ca. 70), jedoch kann diese Kapazität mangels Landemöglichkeiten nicht genutzt werden.  
Die hohe Startkapazität wird lediglich zum Abbau von Startverzögerungen führen. Diese fallen jedoch gegenüber den auftretenden Landeverzögerungen kaum ins Gewicht und zudem wird der Gewinn z.T. durch die wesentlich längeren Rollwege wieder zunichte gemacht.
3. Der Kapazitätseckwert (Starts und Landungen) beträgt lt. Flugplankoordinator 55 Flugbewegungen pro Stunde. Der Bau der Startbahn West würde also theoretisch eine Steigerung von 55 auf 64 Flugbewegungen pro Stunde ermöglichen, das entspricht 16,4 Prozent. Geht man von dem aufgrund der Wirbelschleppenproblematik verminderten Kapazitätseckwert von 54 Bewegungen aus, so ergibt sich eine Steigerung von 54 auf 64, gleich 18,5 Prozent. Dies sind nahezu exakt die Werte, von denen die FAG selbst ausgeht (16 bis 19 Prozent). (Siehe Aussage des Experten Ted Hooton in seinem Arbeitspapier Nr. 2.) Diese Zahlen geben jedoch lediglich die unter günstigsten Bedingungen maximal erreichbare Steigerung an.
4. Folgende Einflüsse werden das Erreichen dieses Maximalwertes verhindern, da sie die zur Verfü-

gung stehende Landekapazität herabsetzen:

- a) Ein großer Teil der Starts muß weiterhin auf den bisherigen Bahnen abgewickelt werden;
  - b) bis zu 20 Prozent der Zeit steht die Startbahn West nicht zur Verfügung (Wetter, Reparaturen, Unfälle), müssen also *alle* Starts auf den bisherigen Bahnen abgewickelt werden;
  - c) die maximale Anzahl von 32 Landungen pro Stunde läßt sich nur etwa zwei bis drei Stunden hintereinander durchhalten. Danach muß der „Landestrom“ gedrosselt werden, um durch Störungen verursachte Verzögerungen wieder abbauen zu können;
  - d) auch die Parallelbahnen stehen nicht pausenlos zur Verfügung. Durch Vermessungen, Reparaturen, Unfälle wird ihre Verfügbarkeit und damit die Landemöglichkeit eingeschränkt.
- Realistisch wäre es deshalb, vom Bau der Startbahn West eine tatsächlich nutzbare Kapazitätserhöhung von unter zehn Prozent zu erwarten.
5. Da die Anzahl der Arbeitsplätze am Flughafen einzig und allein vom tatsächlichen Verkehrsdurchsatz abhängt, ist, wenn überhaupt, nur mit einer äußerst geringen Steigerung der Arbeitsplätze zu rechnen. Die hohe Investition von 350 Mio. DM im Vergleich zu dem geringen Nutzen wird die FAG im Gegenteil zu verschärften Rationalisierungen zwingen, von denen tendenziell eher ein Abbau von Arbeitsplätzen zu erwarten ist.
  6. In ihrer Pressekonferenz am 10.10.80 ging die FAG davon aus, daß die Startbahn West die Bedürfnisse des Flughafens bis Ende dieses Jahrhunderts befriedigen könne. Das ist ein Zeitraum von 14 bis 15 Jahren nach Fertigstellung der Bahn. Selbst unter Zugrundelegung der maximalen Steigerung von 16 bis 19 Prozent geht man also offenbar von einer jährlichen Steigerung der Flugbewegungen von unter einem Prozent aus!



Ein weiterer Faktor ist: Aufgrund der engen Lage der bestehenden Parallelbahnen (ca. 580 m) haben diese insbesondere auch in Bezug auf die möglichen Landungen die Kapazität wie nur eine Bahn. Die Kapazitätsgrenze ergibt sich damit aus dem Sicherheitsabstand der landenden Maschinen. Auch aus diesem Grund wird mit der SBW nur eine einseitige Anhebung der Startkapazität um ca. 30 bis 40 Bewegungen/Std. erreicht, die sich mangels entsprechender Landekapazität jedoch nicht realisieren läßt.

#### Folgerungen:

1. Die SBW kann aufgrund ihrer geringen realen Kapazitätssteigerung bei Unterstellung der FAG-Prognosen für die Steigerung der Flugbewegungen nur für drei bis vier Jahre eine Entlastung bringen. Was kommt dann?

#### Anmerkung:\*

Das Positionspapier wurde zusammengestellt im Auftrag des Bundesministers für Verkehr (Expertengruppe) und von der FAG herausgegeben

Dies steht im eklatanten Widerspruch zu allen sonstigen öffentlichen Äußerungen der FAG wie auch zu ihren Angaben im Positionspapier vom 21.8.79, wo ein jährlicher Zuwachs von 1,2 bis 2,5 Prozent bzw. ein Zuwachs von 27,1 Prozent von 1978 bis 1990 (12 Jahre) prognostiziert wird.

Entweder wurden also die Zahlen im Positionspapier aus propagandistischen Gründen stark überhöht oder man setzt sich dem Verdacht aus, die Startbahn West trotz Kenntnis ihrer ungenügenden Leistung zu bauen, weil man auf eine spätere Genehmigung zur Nutzung als Start- und Landebahn spekuliert. Unbeantwortet blieb jedenfalls die Frage, was nach dem Jahr 2000 passiert.

Frankfurter Rundschau v. 14.4.81 :

## Lufthansa geht auf die Schiene

### Züge nach Rhein-Main sollen Kurzflüge einsparen

Von unserem Korrespondenten Dirk Cornelsen

BONN, 14. April Die Deutsche Lufthansa und die Bundesbahn haben vereinbart, sogenannte Flughafenzüge einzurichten, in denen man beispielsweise von Nürnberg oder Düsseldorf aus direkt zum Frankfurter Flughafen fahren kann. Das Gepäck soll möglichst durchgehend befördert werden.

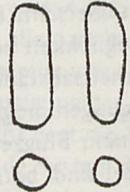
Nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums ist geplant, daß die Lufthansa von der Bundesbahn für diesen Zweck Triebwagenzüge chartert. Als erster Schritt ist — vielleicht schon in diesem Jahr — zunächst an die Verbindungen Nürnberg—Würzburg—Frankfurter Flughafen und Düsseldorf—Köln/Bonn—Frankfurter Flughafen gedacht.

Bundesverkehrsminister Volker Hauff nannte die Vereinbarung einen „wichtigen Schritt zu einer engeren Zusammenarbeit“ zwischen beiden Unterneh-

men. Teile des innerdeutschen Luftverkehrs seien durch steigende Energiepreise „stark belastet“. Es biete sich deshalb an, „einzelne Zubringerdienste auf die Schiene zu verlagern“. Grundsätzlich müsse geprüft werden, „wie der zentrale Frankfurter Flughafen in das Fernverkehrsnetz der Bundesbahn eingebunden werden kann“.

Bereits im November war eine interne Studie der Lufthansa über die mögliche Streichung innerdeutscher Kurzstreckenflüge bekanntgeworden. Bei diesen Flügen macht die Lufthansa Verluste.

wer weiß schon, daß die Verluste der Lufthansa Inlandsflüge jährlich ebenso hoch sind ( 140 Mill. DM ), wie die ( einmaligen ) Kosten für den Ausbau des Bahnhofs im Flughafen zu einem IC-Bahnhof ( 170 Mill. DM ).



## Drehscheibenfunktion

Die FAG behauptet, ohne den Bau der Startbahn West ginge die Drehscheibenfunktion des Frankfurter Flughafens verloren, weil die Fluggesellschaften einzelne Flüge und evtl. ganze Flugnetze auf andere Flughäfen verlegen würde; hierfür führt die FAG "Verzögerungen im Sommer 1978" als Beleg an.

Besonders schwerwiegend können diese Verzögerungen allerdings nicht gewesen sein:

Für das gleiche Jahr erhielt Frankfurt eine Auszeichnung als die pünktlichste aller Stationen von British Airways in Nord- und Osteuropa (s. Flughafen-Nachrichten 3/79)

Auf die Frage der Gerichtsvorsitzenden des VHG Kassel, welches die Ursachen für die Verspätung am Flughafen seien, führte der Flugplankoordinator folgende 4 Gründe an:

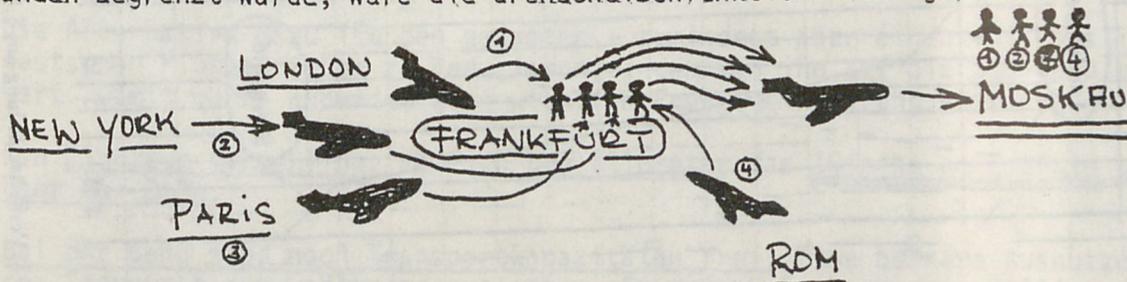
- technische Gründe, z.B. im Bereich der Abfertigung
- Wetterbedingte Ursachen, nämlich die Wetterlage am Standort, während des Fluges und am Zielort.
- Anschlußverzögerungen, d.h. es werden Maschinen nicht zum Start freigegeben, weil eine andere landende Maschine noch abgewartet werden soll zum Umsteigen.
- Gründe der Flugsicherung

Keine der Gründe hat etwas mit etwa fehlender Startkapazität zu tun. Gründe für Startverzögerungen sind z.B. auch die veralteten Flugsicherungsanlagen im Mittelmeerraum, die keine zügige Abnahme der Maschinen aus Frankfurt erlauben. So kann man in der Frankfurter Rundschau vom 26.7.1980 lesen:

"Also stehen die Urlauberjets auf dem Frankfurter Flughafen vor der Startbahn Schlange, weil sie am Bestimmungsort nicht landen können."

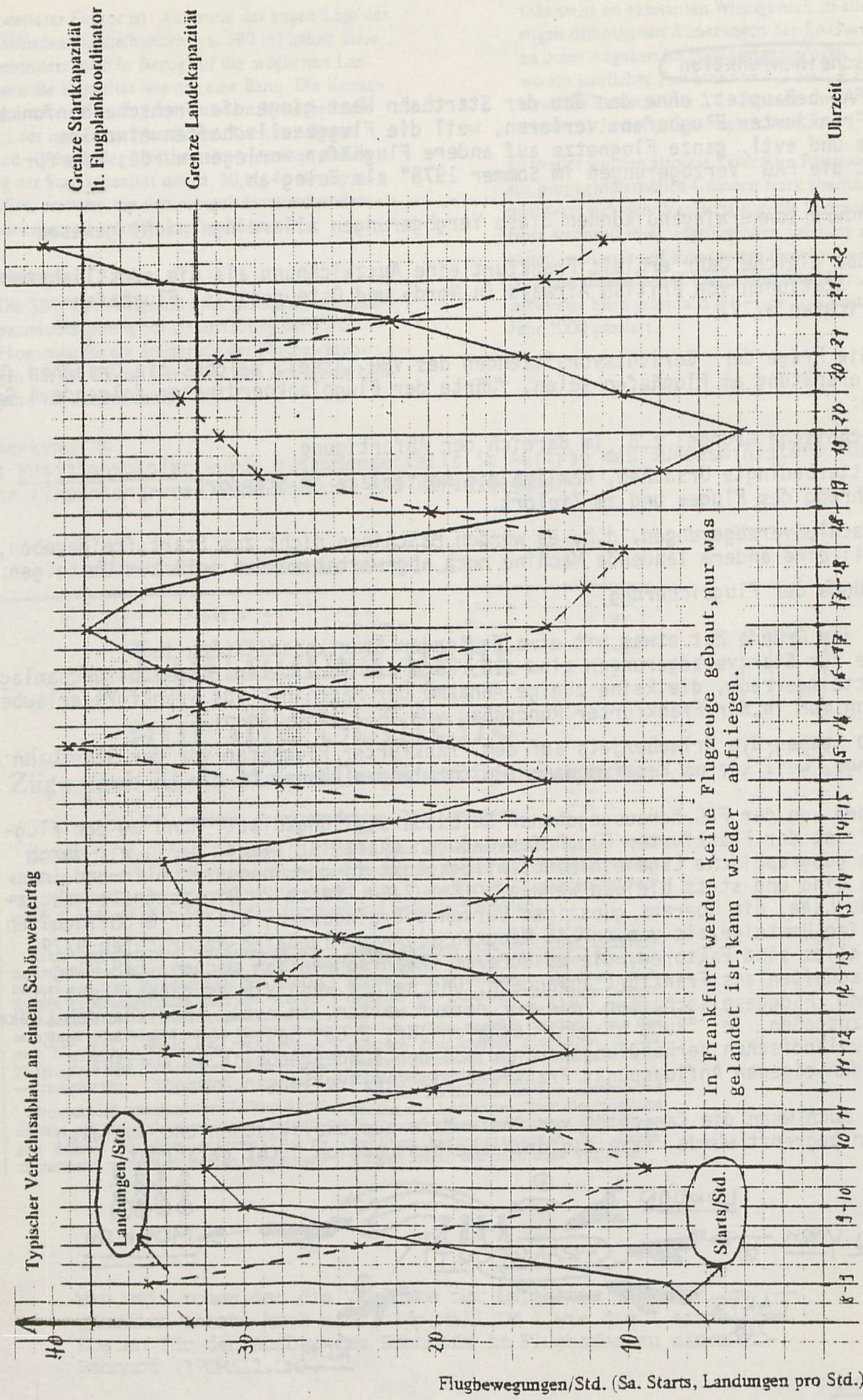
Nach dem von der FAG herausgegebenen Selbstdarstellungsblatt "Rund um den Flughafen" ist der Frankfurter Flughafen dadurch charakterisiert, daß "wir durch unsere geographische Lage ein Hauptflughafen in der Bundesrepublik und in Europa sind und stets bleiben werden." (Nr. 2/80, Seite 2) Die zentrale geographische Lage, die überaus günstigen Verkehrsverbindungen, die für Großflughäfen einmalige Umsteigezeit von nur 45 Minuten (!) -so Flughafen-Nachrichten 9/79 - das alles sind Faktoren, die es äußerst unwahrscheinlich machen, daß Fluggesellschaften aus Frankfurt abwandern. Und selbst wenn sie es täten: Es gibt genügend Fluggesellschaften, die nur darauf warten, in evtl. entstehenden Lücken hineinzustoßen. In "Rund um den Flughafen" (Nr. 2/80) bestätigt die FAG, daß "die ausländischen Verhandlungspartner von der Bundesrepublik im Austausch gegen den eigenen Anflugspunkt Frankfurt als Ziel verlangen."

FAZIT: Auch wenn die Kapazität von Rhein/Main aus ökologischen und Sozialen Gründen begrenzt würde, wäre die drehscheibenfunktion nicht gefährdet!



### Prinzip:

Umsteiger-flughafen Rhein/Main: Die Maschine nach Moskau startet erst, wenn alle die nach Moskau wollen umgestiegen sind.



Verkehrszählung am 1.8.1980 (Freitag) am Flughafen  
 Die obige Grafik zeigt den typischen Wechsel von Starts und Landungen aufgrund der Umsteigefunktion des Rhein-Main-Flughafens.

## Entlastung des Rhein-Main-Flughafens ohne Bau der Startbahn-West

### Kapazitätsgrenzen erreicht?

Die FAG wird nicht müde zu behaupten, die Kapazität des Flughafens sei mit dem jetzigen Stand vollkommen erschöpft. Der Bau der Startbahn-West sei nötig, um eine Kapazität von 70 Flugbewegungen pro Stunde gegenüber 50 Flugbewegungen pro Stunde zu erreichen.

Tatsache aber ist, daß schon im Sommer 1980 bis zu 65 Flugbewegungen pro Stunde auf dem alten Bahnsystem abgewickelt wurden.

Dies wurde aufgrund verbesserter Flugkoordination erreicht.

70 Flugbewegungen können erreicht werden, wenn die Startbahnverlängerung des 2. Bahnsystems fertiggestellt ist, außerdem Verbesserung der An- und Abrollwege durch Erstellung von Schnellabrollwegen und Einführung der verbesserten Anflughilfe der sogenannten Kategorie II.

Bereits heute jedoch hat der Flughafen Rhein-Main die Grenzen des menschlich zumutbaren überschritten.

### Jeder Wachstumswahnsinn hat irgendwo sein Ende.

Es ist festzustellen, daß es bisher keine übergeordnete Verkehrskonzeption gibt.

1. Zwischen den verschiedenen Flughäfen
2. Zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln Flugzeug, Bahn, Straße, Schiff.

Stattdessen herrschen in der Verkehrsplanung chaotische Zustände und Flickschusterei.

Jede Sparte plant und baut für sich.

Dabei rechnet jeder mit dem Transportaufkommen, das der andere in seiner Planung ebenfalls fest eingeplant hat. Die Folge: Gigantische Fehlinvestitionen und Verluste aus Überkapazitäten, die der Steuerzahler letztendlich berappen muß. Diese Gelder fehlen dann in wichtigen Bereichen (z.B. Ausbildung, Soziales). Eine Fehlinvestition mit solchen Folgen ist die Startbahn-West.

Unsinnige Fluglinien werden aus Prestige Gründen erhalten. Dazu ein Beispiel: Linie Fra-kfurt - Paderborn. Jeder Flug wird mit 200,-- pro Person subventioniert. Ebenso muß das Saarland für die Aufrechterhaltung der Strecke Frankfurt - Saarbrücken 5 Mill. DM Entschädigung an die Lufthansa zahlen und das pro Jahr.

Die Alternative dazu ist den gesamten - zumindest aber einen Teil des innerdeutschen Flugbetriebes zu reduzieren, indem man ihn auf die Schienen verlagert. Damit würde außerdem eine wichtige Energieeinsparung erreicht.

Ein Flugzeug verschlingt nämlich pro Kilometer das 10fache an Energie gegenüber der Bahn.

Bei der Bahn sind noch Transportkapazitäten frei. Eine bessere Ausnutzung würde den Steuerzahlern wohltuend entlasten. Er muß nämlich für die Millionendefizite der Bahn geradestehen. Ein Beispiel, daß dies möglich ist, sind die jüngsten Vereinbarungen zwischen der Deutschen Lufthansa und der Bundesbahn.  
(siehe Lufthansa geht auf die Schiene)

Während die Startbahn-West nach Aussagen Hoostons zu den Zeiten der Anflugsspitzen im Vergleich zum ZweiBahnsystem eine kapazitätssteigernde Wirkung von Null hat, bewirkt der begrenzte Ersatz von innerdeutschem Flugverkehr durch die Bahn eine Freisetzung von Kapazität in der Größenordnung von gut 15 % bis zu 20 %, nämlich je 8 - 10 Landungen bzw. Starts in der Lande- bzw. Startspitze, bezogen auf den Koordinationswert von 55 Bewegungen pro Stunde.

Die Nutzbarkeit der Startbahn-West <sup>wäre</sup> eingeschränkt auf 80 % der Wetterlagen. Die Folge davon ist, daß auf das Parallelsystem zurückgegriffen werden muß. Dies müßte mit Sicherheit zu Verspätungen führen weil die normalen Start und Landezeiten nicht mehr eingehalten werden könnten.

#### MÖGLICHKEITEN ZUR FREISETZUNG VON KAPAZITÄTEN SIND:

● Streichungen sämtlicher Linienflüge auf den Strecken Frankfurt nach Düsseldorf, Köln/Bonn, Stuttgart/Nürnberg, Saarbrücken.

● Bereits die Streichung dieser 46 Flugbewegungen setzt die gleiche Kapazität frei wie der englische Luftverkehrsexperte Ted Jooten der Startbahn-West als Kapazitätsgewinn zubilligt unter heutigen Prämissen des Anflugs - Abflugverhältnisse (Wechsel von Lande- und Startspitzen aufgrund Umsteuerfunktion)

● 12% - 19% Kapazitätsgewinn würde man erreichen durch die Verlagerung der Flüge von Frankfurt nach Düsseldorf, Hannover, Köln, Bonn, Nürnberg, Stuttgart. Diese Städte liegen im Radius von 3 1/2 Bahnstunden (Verkehrssachverständiger Dr. Billinger, Stuttgart)

● Streichung der Flüge nach Bremen, Hamburg, Hannover, München, soweit diese Flüge mit 40 % Rabatt angeboten werden. Streichungen der Flugstrecken Frankfurt-Hof Münster/Osnaabrück und Paderborn, notfalls deren Verlagerung nach Egelsbach, insgesamt 18 Flugbewegungen pro Tag.

● Charterflüge aus den Spitzenzeiten genommen, könnten 17% entsprechend Start- u. Landekapazitäten freigesetzt werden.

● Diese 3 Maßnahmen zusammengenommen würden ca. 15 % - 20 % Flüge einsparen. Übrigens liegen die innerdeutschen Zubringerflüge nicht in den Verkehrstätern, sondern in den Verkehrsspitzen.

#### Hierdurch würde erreicht:

1. Die Lufthansa gibt die stark defizitären innerdeutschen Flugstrecken teilweise auf und entlastet sich damit von Verlusten.

2. Die Bundesbahn übernimmt die entsprechenden Transportleistungen und verringert damit ihr Defizit nicht zuletzt zugunsten des Steuerzahlers, der die Bahndefizite zu tragen hat.

3. Es wird ein wirksamer Beitrag zur rationelleren Energienutzung und Energieeinsparung geleistet mit dem Ergebnis der Verbesserung der Energiebilanz. Hier ist noch ein weiterer Effekt zu berücksichtigen, der mit Ersatz von innerdeutschem Flugverkehr durch Interkontinentalverkehr eintritt:

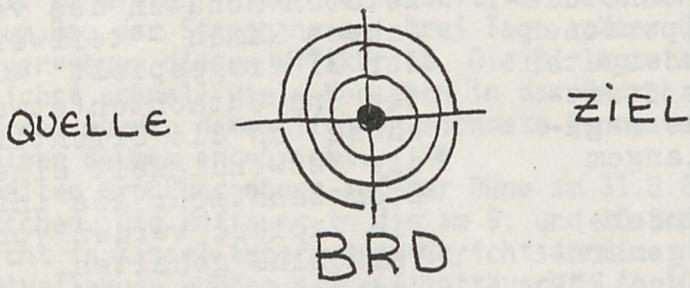
Es tritt eine Verschiebung in den Anteilen der Größenklassen dahingehend ein, daß kleineres durch größeres Fluggerät ersetzt wird. Damit steigt ohne Erhöhung der Flugbewegungen die Transportkapazität.

Verlagerung des Privat- und Geschäftsverkehrs auf einen oder mehrere andere Flugplätze würden weitere Kapazitäten freimachen. Dieser Verkehr macht ca. 10,5 % des gesamten Luftverkehrs auf dem Rhein-Main-Flughafens aus (6 Bewegungen/Std.

Es ist letztendlich auch nicht einzusehen, warum staatsgetragene deutsche Lufthäfen sich gegenseitig eine solche Konkurrenz machen, daß dabei die meisten deutschen Flughäfen überkapazitäten haben, alles auf Kosten der Steuerzahler, während andere sich ständig um Ausbau bemühen.

Eine Forderung des Gemeindevorstandes Büttelbor , die während des Hearings zu Protokoll gegeben wurde, war:

"Bevor im Bundesverkehrswegeplan eine Neuregelung und Koordinierung zwischen dem Luft- Straßen und Schienenverkehr beigeführt wird, soll eine bessere Koordinierung im Flugverkehr innerhalb der Bundesrepublik angestrebt werden."



Militärische Gesichtspunkte zur Startbahn-West-Planung

Von den täglich 650 Starts und Landungen entfallen fast 10% auf Militärflüge. Dabei handelt es sich zumeist um Transportmaschinen der US-Airbase, die sich im Süden an den Rhein/Main-Flughafen anschließt. Laut Aussagen der Forstämter gingen seit 1945 bereits 197ha Wald für die militärischen Anlagen verloren.

Schwelen in Europa oder im Nahen oder Mittleren Osten kriegerische Konflikte wird der Rhein/Main-Flughafen verstärkt militärisch genutzt. Dies ist der Öffentlichkeit zumeist nicht bekannt. Der Rhein/Main-Flughafen dient somit als Nachschubbasis für militärischen Aufmarsch in Europa, dem Nahen und Mittleren Osten, sowie dem Indischen Ozean. Der Flughafen scheint fest in die Natoplanung eingebunden zu sein. Von hier würden gegebenenfalls auch amerikanische oder Natoein- greiftruppen verschickt, um Ölfelder oder Menschen "freizubomben".

Es ist zu vermuten, daß selbst bei auf der Hand liegenden ökonomischen Verlusten und damit zusammenhängenden massiven Belastungen des Staatshaushalts (Verluste werden ja vom Steuerzahler gelöhnt), am Bau der Startbahn West durch die Landes- regierung festgehalten werden würde, wegen bestehenden Forderungen der Ameri- kaner und der erwähnten Einbindung in die militärische Konzeption der Nato.

An den Kosten eines heute mit über 350 Millionen DM veranschlagten Projektes Startbahn 18 West werden die US-Militärs nicht beteiligt. Schon heute wird ihnen eine kostenlose Nutzung der der SBW zugesichert.

Im Falle verschärfter politischer Krisen ist die Bevölkerung des Rhein/Main-Ge- bietes lebensbedroht. Dies insbesondere deswegen, weil schon heute Atomwaffen in erheblichem Umfang im Rhein/Main Gebiet stationiert sind oder sich einige Atom- kraftwerke in unmittelbarer Nähe befinden. Dies macht ein Großhiroschima in Hessen und weit darüberhinaus "vorstellbar".

Die Forderung "Keine Startbahn West" beinhaltet somit auch einer allgemein ver- stärkten Militarisierung des Staates und einer damit verbundenen Erhöhung einer Kriegsgefahr auch für unsere Regionen (BRD-Europa) entgegenzuwirken.



Die Pläne zum Bau der dritten Startbahn wurden bereits Mitte der sechziger Jahre bekannt und riefen sofort den Widerstand von Einwohnern in den Anliegergemeinden hervor. Mit Sicherheit wäre ohne diesen Widerstand von Einzelpersonen durch Gerichtsprozesse und später der Bürgerinitiative, die Startbahn längst gebaut und die negativen Folgen wären seit langem spürbar.

In Mörfelden-Walldorf gründete sich eine Parteienaktionsgemeinschaft von SPD, CDU, DKP und FDP; mehrere Bürgermeister und der Landrat des Kreises Groß-Gerau reihen sich in die protestierende Bevölkerung ein.



Durch die Öffentlichkeitsarbeit Kreis Groß-Gerau wurden Landtagsabgeordnete erst über das Ausmaß der Folgen des Startbahnbaus in Kenntnis gesetzt. Gerade in den letzten Monaten des vergangenen Jahres kamen - teilweise indem s der BI "zugespielt" wurden - Fakten und Gutachten (etwa der Luft-hansa) an die Öffentlichkeit, die die Notwendigkeit einer neuen Startbahn mehr als infrage stellt. Die Papiere wurden vorher unter Verschluss gehalten. Und noch etwas: Wäre die Bahn vor mehreren Jahren gebaut worden, würde sie jetzt vielleicht auch als Landebahn genutzt und käme mit der Ruf nach einer weiteren Bahn und einem neuen Terminal. Die BI nimmt an, daß derartige Zukunftspläne bereits in den FAG-Schubladen bereitliegen. Ein Beweis hierfür ist, daß die FAG weit mehr Wald kauft bzw. noch kaufen will als für den Bau notwendig sind. Auch die Verlegung einer Hochspannungsleitung, die den Bau einer weiteren Bahn parallel zu einer dritten zuließe, weist darauf hin.

### Entwicklung der Bürgerinitiativen

Im Dezember 1978 erfolgte unter skandalösen Umständen der Waldverkauf von 303 ha an die Flughafen AG durch das Land Hessen. Der Umstand, daß die Kommunen erst aus der Presse von diesem Waldverkauf erführen und nach einhelliger Meinung der betroffenen Bevölkerung 150 ha Wald zu viel (bzw. schon für die Startbahn 18 West) löste tiefes Mißtrauen und Unruhe bei den Flughafen Anliegergemeinden aus.

Im Dezember 1978 hat das Land Hessen zur Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahnen am Flughafen Rhein-Main über 300 ha Wald (Größe etwa 600 Fußballplätze) an die Flughafen AG verkauft. Sofort nach dem Verkauf wurde in einer brutalen Gewaltaktion der Wald gerodet und das Gelände eingezäunt.

Nach dieser Aktion planen unsere Spitzenpolitiker in trauter Eintracht mit der Flughafen AG den nächsten Schlag: Die Startbahn West. Unter dem lächerlichen Vorwand der Erhaltung von Arbeitsplätzen sollen unsere elementaren Bedürfnisse auf dem menschenwürdigen Lebensraum vordergründigen Kapital- und Wirtschaftsinteresse geopfert werden.

Die Waldhütte wurde zum Symbol der Widerstandskraft der Bevölkerung. Nicht selten kamen an den Wochenenden über 1 000 Bürger in den Wald, um sich vor Ort zu informieren oder auch nur um Kaffee zu trinken. An den Wochenenden wurden Kulturveranstaltungen mit Musik und Filmen angeboten.

Der politische Druck wurde so stark, daß weder der Waldeigentümer Flörsheim noch das zuständige Bauamt in Rüsselsheim etwas unternahm.

### Rodungsaktionen im Oktober 1980

Am 22. Juli 80 mitten in der Ferienzeit, ordnete Minister Karry den sofortigen Vollzug zum Bau der Startbahn an. Drei Tage später demonstrierten in Mörfelden 3 000 Bürger gegen diesen Willkürakt. Die BI legte Alarmlisten aus, um im Notfall möglichst schnell viele Menschen in das Bedrohte Waldstück zu mobilisieren. Außerdem wurden namentlich bezeichnete Baumpatenschaften verteilt und an den einzelnen Bäumen angebracht.

An der zweiten Großkundgebung auf der Düne am 31.8.80 beteiligten sich über 7 000 Menschen. Die Hoffnung in die am 9. und 10. September 80 vom Verwaltungsgericht in Kassel anberaumten Gerichtstermine, über die Zulässigkeit des Sofortvollzuges wurden schnell enttäuscht. Am 10.10.80, zwei Wochen vor dem positiven Gerichtsentscheid zum Startbahnbau, wird der Sofortvollzug bestätigt. Die Enteignungsverfahren gegen die Waldbesitzergemeinden Flörsheim (35 ha), Bischofsheim (65 ha) und Rüsselsheim (90 ha) sind bereits eingeleitet worden.

Am 20.02.79 entstand aus von Umweltpfarrer Oeser initiierten Treffen interessierter Bürger die Bürgerinitiative gegen die Flughafenerweiterung.

An einer ohne große Vorankündigung durchgeführten Begehung der ersten gerodeten Gebiete für die Parallelbahnverlängerung beteiligten sich überraschenderweise schon im Februar 79 über 400 Menschen.

Eine Äußerung von Ministerpräsident Börner: ... auch 30.000 Startbahngegner würden ihn nicht von seinem Vorhaben abbringen, wurde von der BI zum Anlaß genommen, bis zum Jahresende 1979 30 000 Unterschriften gegen die Startbahn West und für ein Nachtflugverbot zu sammeln.

Dies sollte dann auch, neben der Organisation von Kundgebungen, Informationsveranstaltungen und Ständen, die zentrale Aufgabe des Jahres werden.

Die bis dahin größte Veranstaltung war ein Osterspaziergang mit über 3 000 Menschen in Mönchbruch und eine Kundgebung mit über 3 000 Teilnehmern am 5.5.79 auf der Düne westlich des Flughafens.

Ein weiterer wichtiger Schritt war im Jahr 1979 die Fertigstellung des ersten 25minütigen Farbfilms, der die Auseinandersetzungen um die Startbahn West seit den Waldrodungen im Winter 78/79 darstellt.

In den Spätsommer fällt auch die Idee, eine Hütte auf das Startbahngelände zu bauen.

Ein wichtiger Bestandteil für die Öffentlichkeitsarbeit war die Erstellung eines in etwa 2-monatiger Reihenfolge erscheinenden BI-Infos, welches möglichst kostenlos in alle Haushalte im Flughafenumland verteilt wird (Ersterscheinung Oktober 79).

Eine Aktion an der Okrifteler Straße an der Flughafen-Gemarkungs-grenze, über die ein Transparent mit der Aufschrift: "Hier endet der demokratische Sektor" aufgehängt wurde, griffen die Medien interessiert auf.

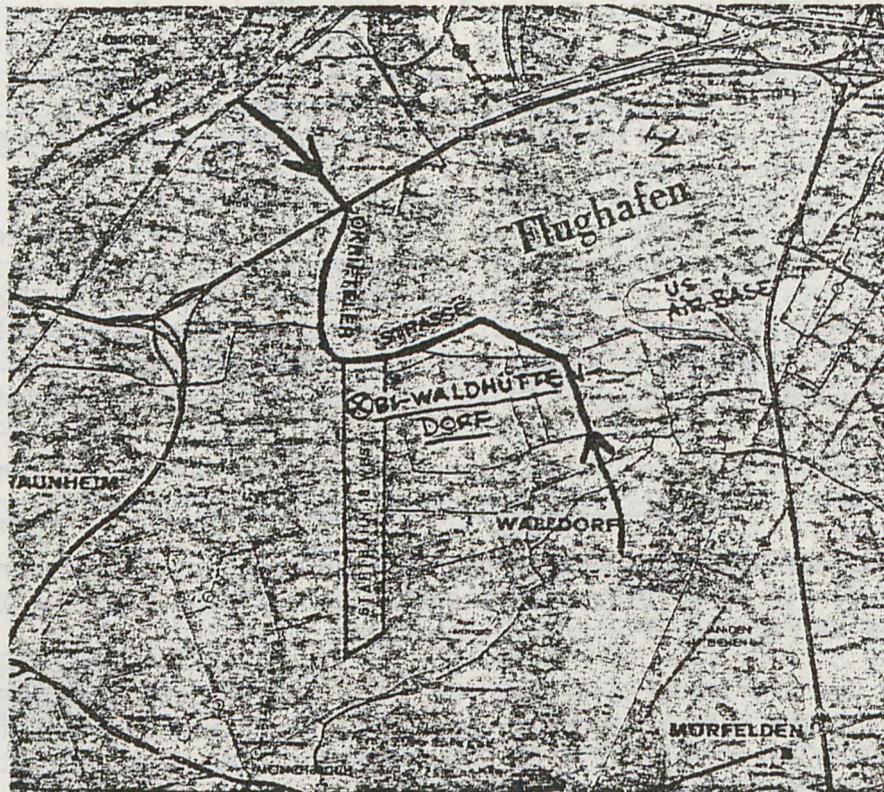
Das Jahr 1978 begann mit einer turbulenten Fernsehdiskussion mit Wirtschaftsminister Karry in Walldorf und mit einer symbolischen Übergabe (Vertreter der Landesregierung sind nicht erschienen) der 32 000 gesammelten Unterschriften. Etwa 500 "Sympathisanten" begleiteten die BI-Vertreter in einem Demonstrationszug durch Wiesbaden.

Anfang März gingen die Vorbereitungen für den Hüttenbau auf der geplanten Startbahntrasse in die letzte Phase. Zur finanzielle Absicherung und moralischen Vorbereitung wurden "Hüttenbausteine" an die Bevölkerung verkauft.

Im Morgenrauen des 3. Mai 1980 beteiligten sich etwa 100 Aktivisten aller sozialer Schichten und allen Alters beim Fertigbauartigen Erstellen der Waldhütte.

Politiker verschiedenster Parteizugehörigkeit der anliegenden Gemeinden begrüßten den Hüttenbau unter dem Motto:

"Nicht legal aber legitim".



FLÖRSHEIM hat dem Verkauf von 211 ha Wald zugestimmt.

Von BISCHOF SHEIM will die FAG 374 ha Wald kaufen.

Von ROSSELSHEIM benötigt d. FAG 98 ha Wald für den südlichen Teil der Startbahn.

WAS WILL DIE FAG MIT FAST 700 ha WALD?

Für die Startbahn West und die Verlegung der RWE-Trasse werden nach Angaben der FAG ca. 250 ha, nach Berechnung der BI ca. 450 ha gebraucht.

Die FAG aber streckt die Hände nach fast 700 ha Wald aus.

Wozu dient dieser riesige Waldverkauf?

Es ist zu vermuten, daß es über die Startbahn West weitere Ausbaupläne existieren.

Die nachfolgende Prozesschronik gibt nocheinmal einen Gesamtüberblick über den rund 14 Jahre andauernden Juristischen Auseinandersetzungen zwischen den Startbahn-West-Gegnern und den Flughafenausbaubefürwortern:

## Prozeß- chronik

Am 28. Dezember 1965 beantragt die Flughafen Frankfurt am Main AG (FAG) beim Hessischen Minister für Wirtschaft und Verkehr, Rudi Arndt (SPD), die Startbahn 18 West bauen und die bestehenden Parallelbahnen nach Westen verschieben zu dürfen.

Am 23. August 1966 erläßt Minister Arndt einen Planfeststellungsbeschuß, der die 3849 zuvor eingegangenen Einsprüche weitgehend abweist und die Ausbaupläne der FAG bestätigt. Dieser Beschuß wird von 44 Privatpersonen, Gemeinden und dem Landkreis Groß-Gerau angefochten.

Das Darmstädter Verwaltungsgericht hebt am 5. Dezember 1968 den Planfeststellungsbeschuß wegen eines Formfehlers auf.

Der Kasseler Verwaltunggerichtshof bestätigt dieses Urteil am 18. Februar 1970.

Daraufhin erläßt der seit 1970 amtierende Wirtschafts- und Finanzminister Heinz-Herbert Karry am 23. März 1971 den zweiten Planfeststellungsbeschuß. Er unterscheidet sich vom ersten dadurch, daß zusätzlich der sofortige Vollzug zur Verschiebung des Parallelbahnsystems angeordnet wird. Dagegen folgen 104 Anfechtungsklagen.

Am 7. Juli 1971 hebt das Darmstädter Verwaltungsgericht die sofortige Vollziehbarkeit auf, unter anderem deshalb, weil Karry nicht untersucht hat, ob der Bau eines neuen Flughafens die Startbahn West überflüssig macht.

Der Verwaltunggerichtshof in Kassel erklärt am 24. April 1973 die Verschiebung der Parallelbahnen für rechtmäßig, hebt aber den Teil des Planfeststellungsbeschlusses auf, der die Startbahn West betrifft.

Diese Entscheidung hebt das Bundesverwaltungsgericht in Berlin am 23. März 1974 wieder auf und verweist die Rechtsstreitigkeiten zurück an den Verwaltunggerichtshof in Kassel.

Am 31. März, 10. September und 10. Dezember 1976 urteilt der Verwaltunggerichtshof erneut, daß der Planfeststellungsbeschuß über den Bau der Startbahn West aufzuheben, die Parallelbahnverschiebung aber rechtmäßig sei.

In einem Revisionsurteil entscheidet das Bundesverwaltungsgericht am 7. Juli 1978, daß die Verfahren wieder an den Kasseler Verwaltunggerichtshof zurückverwiesen werden. Außerdem stellte das Gericht die sofortige Vollziehung zum Ausbau des Parallelbahnsystems her.

Am 22. Juli 1980 ordnet Minister Karry den sofortigen Vollzug zum Bau der Startbahn West an. Zehn Kläger beantragen dagegen die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ihrer Anfechtungsklagen.

Am 10. Oktober 1980 gibt der Verwaltunggerichtshof dem sofortigen Vollzug zum Bau der Startbahn West statt.

Am 21. Oktober 1980 urteilt der Verwaltunggerichtshof: Der Bau der Startbahn West ist erforderlich, weil die Kapazität des Flughafens mit dem derzeitigen Bahnsystem erschöpft ist. Revision gegen diese Entscheidung läßt er nicht zu.

Damit ist ein rund 14 Jahre währender Rechtsstreit um den Flughafenausbau abgeschlossen.

(pso)

## STARTBAHN WEST UND UNSERE UMWELT

### Waldverlust

Wald ist ein Stück Lebensqualität. Mehr noch, in zunehmendem Maße wird er lebenswichtig, unverzichtbar deshalb, weil er unser Klima günstig beeinflusst, sauerstoff produziert, für frische Luft sorgt, den Grundwasserhaushalt reguliert und uns - nicht zuletzt - als Natur- und Erholungsraum dient. Die Erhaltung vorhandener Wälder, vor allem in unseren ohnehin überlasteten Ballungsräumen, hat nichts mit verstiegener Gefühlsduselei zu tun, sie muß Bestandteil jeder verantwortungsbewußten Politik werden. Der Kampf gegen die Zerstörung letzter Waldreserven gilt letztlich unser aller Zukunft- und der unserer Kinder!

---

Der Bau der Startbahn West würde das letzte zusammenhängende Waldgebiet im Ballungsraum Rhein-Main unwiederbringlich zerstören!!!!

---

Außerdem werden beiderseits der Startbahn-Trasse umfängliche Waldschäden durch Windbruch, Grundwasserabsenkung u.ä. entstehen, die die Schadensbilanz noch erheblich vergrößern werden!!!

Das geplante Naturschutzgebiet Mönchebruch würde durch den Startbahnbau zur bloßen Farce degradiert werden.

Mönchbruch - d.h. zehntausende erholungssuchender Bürger jährlich.

Insgesamt gingen dem Landkreis Groß-Gerau durch unerträgliche Lärmbelastigung 6.000 ha Erholungswald verloren!!!!

Bedrohliche Bilanz:

Waldverlustrechnung

193 ha Trasse und Vorfeld der Startbahn West (unabhängig davon wurden bereits 90 ha im Zuge der Parallelbahnverlängerung gerodet)

170-300 ha Verlegung der RWE-Hochspannungstrasse (verschiedene diskutierte Varianten)

Insgesamt:

363 ha geringsmögliche Einbuße

493 ha Maximaleinbuße

Quelle: Forstrat Klier, Mörfelden-Walldorf (Sept. 1980)

---

Erholung bedeutet Erhaltung und Wiederherstellung von Gesundheit

Der ständige Krach von Düsentriebwerken aber ist keine Erholung mehr.

Die FAG oder die Landesregierung reden oft von Ersatzaufforstungen. Grundsätzlich sei dazu bemerkt, daß man einen gesunden Wald mit vielen über 100 Jahre alten Bäumen nicht mit irgendwelchen neuangelegten Schonungen ver gleichen kann.

Beispielweise produziert eine 80jährige Buche, soviel Sauerstoff wie etwa 1.500 einjährige.

Außerdem hat eine Schöpfung nicht den Charakter eines Waldes. Während des Hearings wurde von Staatssekretär Dr. Braus angebliche Aufforstungsflächen (ehemaliger Flughafen Eschborn) angeführt, die bereits abgeforstete werden müssen, für Waldflächen, die für militärische Zwecke bei Wertheim im Taunus in Anspruch genommen werden.

Oder es werden Buschpflanzungen hinter dem Flughafenzaun als Ersatzwälder aufgeführt. Auch dies ist ein Skandal für sich.

Der Waldverlust durch die Startbahn-West ist aber nicht isoliert zu sehen. In der jüngsten Zeit hat sich der Raubbau an unseren Wäldern in erschreckendem Ausmaß beschleunigt.

Waldbilanz für das Rhein-Main-Gebiet (südlich des Mains)

1900 bis 1945 Waldrodungen	572 ha
1945 bis 1980 Waldrodungen -Ersatzaufforstung	3.727 ha
Gesamtverlust 1900 bis 1980	4.299 ha

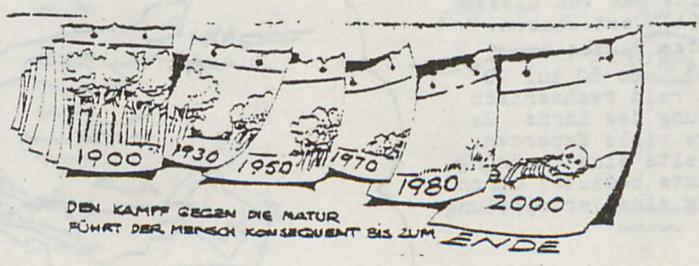
Der bedeutende Gesamtverlust ist noch alarmierender, wenn man berücksichtigt, daß in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts der Verlust 572 ha Betrug, aber erst in der Nachkriegszeit die große Waldzerstörung mit 3.727 ha, einer Steigerung von 650 % eingesetzt hat. Etwa 1/3 der Rodungen der Nachkriegszeit allein für den Flughafen Frankfurt, 1/3 für Verkehr und Versorgung und der Rest für Siedlung, Deponien....

Und schon sind weitere Waldrodungen beauftragt. Davon für:

- Straßenbaumaßnahmen zusammen	211,90 ha
- Flughafenausbau (Parkplätze, Frachtzentrum	76,60 ha
- Deponien, Kiesentnahme, sonstiges	263,76 ha
	<u>552,25 ha</u>

Ständig kommen neue Ansprüche dazu.

Der Raubbau an Wald im Rhein-Main-Gebiet ist alarmierend, vor allem in seinen Folgen für Klima, Naherholung und Wasserhaushalt. Die Vernichtung des letzten großen zusammenhängenden Waldgebietes ist absolut unvermeidbar.





Lärm

Im Flughafenumland sind die Grenzen des Zumutbaren bezüglich Lärmbelastigung längst überschritten. "Lärmereignisse" erreichen mitten in der Nacht mehr als 90 db (A) - überschreiten damit die Schadensgrenze bei weitem, 90 db (A) entsprechen Preßlufthammerlärm. Der Bau der Startbahn West wird aus mehreren Gründen ein Mehr an Lärm bringen.

Dies gilt vor allem für die südlich des Flughafens gelegenen Gemeinden wie Groß-Gerau, Berkach, Wallerstädten, Dornheim, Nauheim, Trebur, Geinsheim, Goddelau, Wolfskehlen, Grumstadt, Büttelborn, Worfelden, Klein-Gerau, Mörfelden-Walldorf, Schneppenhausen, Gröfenhausen, Braunshardt, Weiterstadt und Teile des Stadtgebiets von Darmstadt. Hier werden Mehrbelastungen von bis zu mehr als 10 db (A) zu erwarten sein.

Zur Illustration: So werden z.B. die "Lärmereignisse" in Groß-Gerau in Zukunft 100 DB (A) überschreiten, Laut FAG geben diese Mehrbelastungen "keinen Anlaß zu Bedenken."

Tatsache bleibt, gerade nächtlicher Lärm ist gefährlich, weil er die Tiefschlafphase des Menschen unterbricht, ohne daß es die Betroffenen merken, schwere Schäden an Physis und Psyche sind die unausbleibliche Folge!

Fluglärm gilt als der lauteste Umweltlärm. Gegen den Fluglärm gibt es keine natürliche Abschirmung. Sowohl bei Betroffenen als auch in der Vorstellung gilt Fluglärm als unangenehmste aller Lärmarten der "sozialen" Umwelt.

#### dB(A) - was ist das?

Es ist keine verdrehte Abkürzung für das zu Recht beliebte Deutsche Aktienbier, sondern ein auf Schallmessung beruhender Rechenwert zur Bezeichnung der Stärke eines Lärmpegels bzw. einer Folge von Lärmereignissen. Berücksichtigt wird in diesem Wert die Höhe eines Einzelgeräusches, seine Zeitdauer und seine Häufigkeit. Das heißt letztlich, daß es sich hier um einen rein rechnerischen Durchschnittswert handelt, der mit der Störwirkung auf den Menschen nur wenig zu tun hat. Hier ist aber der "Lärm-Hund" sprichwörtlich begraben. Stellen Sie sich folgendes vor: Über Ihr Haus brummen nachts "nur" 3 Düsenriesen, - um 23, 1 und 3 Uhr - und zwar so, daß Sie fast aus dem Bett fallen. Dann ergibt sich rein rechnerisch ein äußerst niedriger dB(A) Lärmdurchschnittswert, mit dem Sie Ihr Haus für den Kurbereich einer Badestadt anmelden könnten. In Wirklichkeit haben Sie die ganze Nacht kaum ein Auge zugemacht. Noch etwas sollte man von diesem sagenhaften dB(A)-Wert wissen: Eine Erhöhung des Wertes um 10 dB(A), also z.B. von 60 auf 70 dB(A) bedeutet rein rechnerisch eine Verdoppelung des Lärms. Es gibt allerdings viele Experten, die sagen, bereits eine Erhöhung um 4 dB(A)-Punkte bedeutet durch die Störwirkung eine Verdoppelung des Lärms.

	dB(A):
- 140 -	Düsenantriebwerk mit Vollgas
- 130 -	Preßlufthammer
- 120 -	Lauter Hufe (1 m Entfernung)
- 110 -	Flaschenabfüllanlage
- 100 -	Beat-Schuppen, Diskothek
- 95 -	Kritische Grenze für Gehörschäden
- 80 -	Motorrad, Staubsauger, Rasenm.
- 70 -	Bierzeit, Bahnhof, Verkehr, Kaffeemühle
- 60 -	Normale Unterhaltung
- 50 -	Gedämpfte Radiomusik
- 40 -	Wohnraum
- 30 -	Schlafraum
- 20 -	Rundfunkstudio
- 10 -	
- 0 -	Hörschwelle



Auch in Darmstadt bekämen wir die Folgen des Baus der Startbahn-West zu spüren: erheblich größeren Fluglärm von Wixhausen bis zur Innenstadt. Nicht mehr in 23 km, sondern in 16 km Entfernung würden die Flugzeuge abheben! Dadurch sinkt die Oberflughöhe über Darmstadts Norden von durchschnittlich 1200 m auf 800 m ab. Dieser Wert kann sich je nach Maschinentyp, Beladung Wetter usw. bis auf 400 m reduzieren. Hinzu kommt, was Gutachter Geßel aufdeckte: Die Flugzeuge nach Süden müssen niedrig gehalten werden, um den Luftraum darüber für Flugzeuge, die landen wollen, frei zu halten. Das hieße für Darmstadt: Verhältnisse wie heute in Königstädten oder Groß-Gerau!

Zum Vergleich eine Schallmessung in Offenbach: Ein 860 m entferntes Flugzeug erzeugte einen Schalldruckpegel von 76 db (A). Die für Darmstadt-Nord, Arheilgen und Wixhausen zu erwartenden Lärmereignisse sind noch größer, vergleichbar mit dem Lärm einer Kreissäge in 1 m Abstand.

Während dem Hearing wurde deutlich, Die Aussagen im Lärmgutachten der Betreiber beruhen auf rein theoretischen rednerischen Ableitungen. Keine einzige Messung aus den wirklichen Gegebenheiten ist berücksichtigt (z.B. Lärmmessung an Stellen entsprechender Ablugentfernung).

Folge davon: Das auf dem Lärmgutachten aufbauende medizinische Gutachten von Prof. Hansen ist schon deshalb unhaltbar, weil es auf dem fehlerhaften Lärmgutachten aufbaut.

Die Folgen für unsere Gesundheit brachte das Hearing an den Tag:

Prof. Denk, wohnhaft in Königstädten, beschrieb die Auswirkung von Fluglärm auf das vegetative Nervensystem. Auf Lärm reagiert jedes Lebewesen mit Flucht. Auch beim Menschen bedeutet das: Anspannung der Muskeln, Reizung der Nerven, Erhöhung der Herzfrequenz und des Blutdrucks, Schweißabsonderung, mögliche Veränderung des Blutbildes und Erhöhung des Adrenalinpiegels im Blut.

Folgen kontinuierlicher Schlafstörung sind Nervosität, Minderung der Konzentration und Aufmerksamkeit, Kopfschmerzen und andere indirekte Schädigungen.

Auch der Gutachter Jansen der vor Jahren die Startbahn-18-West aus medizinischen Gründen für begrüßenswert hielt (er hatte damals "repräsentative" Untersuchungen mit 25 gesunden Jugendlichen gemacht), zeigte auf: Lärmereignisse von 60 dB führen zu Reaktionen im unbewußten Nervensystem, die auf Dauer zu krankhaften Störungen führen und bestehende Krankheiten verstärken. Die Folgeerscheinungen davon, daß wir immer wieder nachts aus dem Schlafe gerissen werden, ohne es zu bemerken, werden erst in Jahren deutlich. Eine Studie aus den USA zeigt, daß in Flughafenanliegergemeinden der Verbrauch an Schlafmitteln, Tranquillizern, blutdrucksenkenden Mitteln und Medikamenten gegen Magengeschwäre merklich anstieg ist.

Lärmbelastung einiger Gemeinden (nach Jürgen May, Sept. 1980)  
Der Errechnung wurde die Startbahn West als Nur-Startbahn zugrunde gelegt:

Entfernung der vom Fluglärm betroffenen Gemeinden südlich der Startbahn 18-West vom Abrollpunkt  
a) des Parallelbahnsystems, b) der Startbahn 18-West und die Meßergebnisse des Fluglärmberichtes 1979

NIEDRIGERE  
FLUGHOHE

MEHR  
FLUGBE-  
WEGUNGEN

BEISPIEL

Gemeinde	Entfernung in km vom Abrollpunkt des Parallelbahnsystems <sup>1)</sup>	Dauerschallpegel		Entfernung in km vom Abrollpunkt der Startbahn 18-West <sup>1)</sup>	Erwarteter Dauerschallpegel bei Betrieb der 18-West <sup>2)</sup>
		Höchste Schalleigereignisse	☞		
Rauheide	10,5	60 90-94			60 90-94
Nauheim	17,5	59 85-89		11,5	69
Groß-Gerau	17,5	58 85-89		11,5	68
Wölfelien	19	57 85-89 *		12 km $\rightarrow$ +10db(A)	67
Klein-Gerau Büchelborn	19			13	67
Grafenhausen Wetterstall	22			15	66
Riedstadt (Lerheim)	25			21 (Wölfelien) Gödelau)	64
DA-Heimern	27			20	64
Freder Schwanen	25			19	64
Mörselau	12	55		6	65

MEHR  
LÄRM UND  
DRECK

<sup>1)</sup> gemessen an der Lärmeinführung der Abflugvorhalle  
<sup>2)</sup> mit Berücksichtigung einer Lärmschleudrung von ca. 10 dB (A) bei Betrieb der Startbahn 18-West  
(Lärmgutachten der Fluglärmschleudrung)

Klima/Luftverschmutzung

Im Ballungsraum Rhein-Main besteht eine ausgeprägte Neigung zur Temperaturinversion (Beckenlage), d.h. der Luftaustausch wird oftmals besonders im Sommer -be- bzw. verhindert: die vergiftete Luft bleibt liegen. Dann kommt es oft zu gefährlichen Schadstoffkonzentrationen. Schon heute zählt das nördliche Kreisgebiet zu den Zonen schlechter Luft im gesamten Bundesgebiet. Folge: Ein überproportional hoher Anteil an Herz- und Lungenerkrankungen, Bronchitis usw. (Statistik des hess. Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt, 1979).

Das Rhein-Main-Gebiet einschließlich dem Kreis Gieß-Gerau liegt mit Erkrankungen der Atemwege und der Frühinvalidität aufgrund solcher Erkrankungen mit weit über dem Bundesdurchschnitt von 70 % der Frührentner im nördlichen Kreisgebiet. Der hessische Umweltminister teilte im Juli 1979 mit, daß im Ballungsraum Rhein-M. auch die Zahl der Atemweg-Erkrankungen mit Todesfolge deutlich höher ist. (Lungenkrebs etc.)

Medizinische Untersuchungen decken weitere Symptome infolge Luftverschmutzung auf. Kopfschmerzen, Konzentrationsmangel, Abgeschlagenheit und Reizung der Augen. Seit einiger Zeit tritt in den Ballungsgebieten verstärkt die Rachitis bei Kindern auf. Das zu ihrer Verhinderung notwendige UV-Licht der Sonne dringt nicht mehr genügend durch die Staubschleier in unserer verschmutzten Luft. Um so mehr Bedeutung kommt dem Wald als einem wichtigen Lufterneuerer zu.

Wald sorgt mittels Sauerstoffproduktion (570000 kg für das geplante Gebiet der Startbahn-West) und Wasserverdunstung entscheidend für das Klima. (1 Eiche verdunstet ca. 40 l Wasser/Tag. 1 mittelgroßer Laubbaum regeneriert mehr Luft als 1 ha Grünfläche.

JE MEHR WALD FÄLLT, DESTO BESSER DIE LUFT 

1000 ha Buchenwald sind notwendig, um den Sauerstoffbedarf von 250 000 Menschen zu decken.

Wir nähern uns immer mehr japanischen Verhältnissen:

Verkehrspolizisten brauchen alle 4 Std. eine Sauerstoffdusche. Auf der Straße stehen Münzautomaten, die Sauerstoff spenden, falls man sich einem Kollaps nahefühlt. An Smogtagen tragen Kinder Gesichtsmasken, in der Schule. Drei Gebiete im westlichen Teil von Tokio sind zur Lungenkrebsgefährdenzone erklärt.

Erkennen wir darin unsere Zukunft?  
Kommt dieser "Fortschritt" auch auf uns zu?

BELASTUNGEN DURCH LUFT- VERKEHR PRO TAG			Der Wald diente bislang als natürlicher Luftfilter und - befeuchter	
	1)	2)	Staubteilchen	
Kohlenmonoxid	30,0 mg	10t	Beispiel:	
Kohlenwasserstoffe	0,28	23t	Ein Liter Luft enthält in Darmstadt..... 350.000	
Stickoxide	0,6	3t	in z.B. Nieder-RAMSTADT (im Windschatten eines WALD GEBIETES) 5.000	
Feststoffe	0,2	4t	... im Wald ..... 500	
SCHWEFELDIOXID	0,4	75		
Insgesamt:		140t		

Grenzwert<sup>1)</sup> für Kurzzeitemissionen in Milligramm pro Kubikmeter (mg/m<sup>3</sup>) Luft.

Der Toxikationsfaktor<sup>2)</sup> gibt an, wieviel mal giftiger ein Stoff gegenüber dem giftigen Kohlenmonoxid ist. (z.B. ist die gleiche Stoffmenge Kohlenwasserstoffverbindungen 103 mal gefährlicher wie die gleiche Menge Kohlenmonoxid.

Der Flughafen verbraucht am Tag ca. 32 Tonnen Sauerstoff.

Zur Verdeutlichung: Der gesamte Mönchbruchwald kann diesen Verbrauch durch Sauerstoffproduktion nur zur Hälfte ausgleichen. Das ist eine enorme Menge. Und wenn der Wald abgeholzt wird, holzt die FAG das ab, was Sauerstoff schafft.

Auf der einen Seite werden die Abgaskonzentrationen erhöht und auf der anderen Seite werden dringend benötigte Sauerstoffspender, nämlich Bäume vernichtet.

Bäume sind die einzigen Sauerstoffproduzenten auf der Erde.

Allein die Triebwerke einer Boing 707 stoßen ebensoviel Abgase aus, wie ca. 6850 VWs

Bei Starts und Landungen werden im Bereich des Flughafens Rhein-Main täglich über 40 Tonnen Ruß, Staub und unverbrannter Kraftstoff in die Luft verteilt.

Schon 1961 wurde von der medizinisch-meteorologischen Außenstelle des Deutschen Wetterdienstes in Königstein die Meinung vertreten, angesichts der besonders schwierigen Biologischen Situation im Frankfurter Becken seien weitere Waldrodungen größeren Umfangs zu vermeiden. Eine Verkleinerung der Waldflächen wird mit Sicherheit die Eigenzirkulation und die damit verbundene Lufterneuerung beeinträchtigen.

Nach Definition der Weltgesundheitsorganisation (WHO) bedeutet Gesundheit nicht nur Freisein von Krankheit oder Schwäche sondern auch völliges körperliches und soziales Wohlbefinden!!

Dr. Terpiak vom Deutschen Wetterdienst führte zum Klima während des Hearings aus, daß ein mindestens 2 jähriges Meßprogramm durchgeführt werden müßte um zu klären, welche klimatischen Auswirkungen der Bau der Startbahn West mit sich bringen würde.

Flechten (empfindliche Bioindikatoren) sind schon heute im hiesigen Raum teilweise nicht mehr lebensfähig.

Nadelbäume sind in unserer Region als Folge der Luftverschmutzung am Rande ihrer Lebensfähigkeit angelangt. Im Ruhrgebiet sterben bereits heute die Nadelwälder).

#### WASSERHAUSHALT

Als Raum zwischen den Städten, wo noch große Grundwasserverkommen existieren, ist das Waldgebiet Mönchbruch von erheblicher Bedeutung für die gesamte Region.

Besondere Eigenschaften des Waldbodens ist Regenwasser wie ein Schwamm aufzunehmen. 1 ha Wald kann bei einem Starkregen bis zu 800.000 l Wasser aufnehmen und speichern. Die Stadt Mörfelden/Walldorf hat übrigens einen häßlichen Wasserbedarf von ca. 20 Mill. l Wasser. Aufgenommenes Regenwasser wird gleichmäßig über das ganze Jahr gefiltert und ans Grundwasser abgegeben; auch im Hochsommer.

Würde der Regen auf die SBW niederregnen, würde der größte Teil als Oberflächenwasser abfließen und wäre für Vegetation und Grundwasser verloren; abgesehen davon wäre das Regenwasser nicht unwesentlich mit Giftstoffen angereichert,

Für Bewässerungsmaßnahmen werden heute im Ried schon mehrere 100 Mill DM aufgewendet,

Durch die mögliche Anreicherung von Kerosin oder anderen Giftstoffen (z.B. Harnstoff) ins Grundwasser wären erhebliche Trinkwasserbestände gefährdet bzw. unbrauchbar.

1 l. Kerosin machen ca. 1000.000 l Grund- und Trinkwasser ungenießbar.  
Zum Februar 1979 versickerten etwa 400000 l Kerosin neben der Nordbahn ins Erdreich. Tausende Kubikmeter Erdreich mußten in die Deponie gegeben werden.  
Ein Jahr später im Dezember 80 versickerten wieder erhebliche Mengen Kerosin ins Erdreich.

Das Gebiet lag im Einzugsbereich der Trinkwasseraufbereitungsanlage Hinkelstein und verschiedener Trinkwasserbrunnen. Nur das Regierungspräsidium Darmstadt soll dazu legitimiert sein, Auskunft zu geben.

TH-Professor Mock hält es für unbedenklich, das Abwasser vom südl. Teil der Startbahn in den Erdboden versickern zu lassen. Oder aber das Abwasser erst nach Norden zu pumpen, um es dort neben der Startbahn zu verrieseln; Oberflächenwasser, welches mit Abgasrückständen, Kerosin, Öl, Metallreinigungsmitteln u.a. vergiftet ist. Außerdem sollen im Süden die Drainrohre auf 1 bis 1,30 m unter der Erde verlegt werden. Das bedeutet, erst werden Erst wird also der Grundwasserspiegel um über 1m gesenkt, danach wird ein Ansteigen verhindert.

Die Wasserwirtschaftämter wurden nicht in das Genehmigungsverfahren eingeschaltet. Die Wasserproblematik wurde gänzlich ausgeklammert.

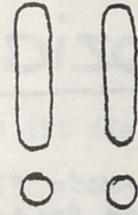
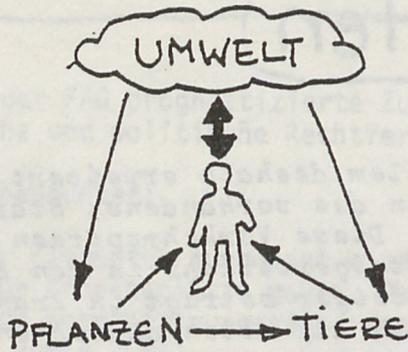
TH Prof. Wolters hält eine Umweltverträglichkeitsprüfung für dringend erforderlich. Er berichtete während der Landtagsanhörung zur SBW von bedenklichen Wasserproben, die von der Hess. Landesanstalt für Umwelt und vom Staatl. chemischen Untersuchungsamt in Wiesbaden durchgeführt wurden.

Da waren erheblich höhere Werte an Kaliumpermanganat festzustellen, als es in normalem Flußwasser erlaubt ist, sehr hohe Kohlenwasserstoffwerte, waschaktive Stoffe, ein vielfaches an Nitritwerten, die in Trinkwasser erlaubt sind. Im Bereich des Flughafens sind die Nitritwerte bereits heute 2-3mal höher, als die in Zukunft geltenden Grenzwerte für das Trinkwasser.

Die Startbahn würde quer zur Grundwasserfließrichtung verlaufen, was zu einer deutlichen Vergrößerung der Grundwassergefährdung zur Folge hätte.

## Die Startbahn West ist eine ökologische Katastrophe!

- Deutlich häufiger und größere Lärmbelastung für die südliche Region einschließlich Darmstadt
- Mehr Schadstoffe rieseln auf uns und belasten weiter unsere Gesundheit.
- Klimaveränderungen sind zu erwarten.
- Der abzuholzende Wald kann in seiner ökologischen Funktion durch nichts ersetzt werden.
- Unübersehbare Folgen für das Grundwasser sind zu erwarten.



UMWELTBELASTUNG  
ODER U.-ZERSTÖRUNG  
MACHT DIE  
MENSCHEN UND  
DIE LEBENDE  
NATUR KRANK

Wechselwirkung zwischen  
Schädigung der Natur und  
den Folgen für die Menschen

Pflanzen → Tiere → Menschen

Durch den SBW-Bau wäre eine Austrocknung der einzigartigen Feuchtbiotope Mönchbruch (geplantes Naturschutzgebietes, mit 800 ha, Drittgrößtes in Hessen) zu befürchten. Viele einmalige und seltene pflanzenarten würden aussterben.

Tiere und pflanzen sind ein Indikator dafür, das sich die Lebensbedingungen auch für den Mensch... verschlechtert haben. Bei einer Untersuchung von annähernd 300 Greifvogel- und Eulen - Totfunden wurden fast ausnahmslos schwerwiegende innere Erkrankungen oder Organveränderungen festgestellt.

Es wurde z.B. festgestellt: Entartung des Herzmuskels, Dünndarmkatarrh, Lungenentzündung, Lungenblutung, Lungengeschwüre, Magenschleimhautentzündung, Nierenschwellung, Infektionen verschiedenster Art, Salmonellose, atypische Geflügelpest und eine Vielzahl an Lebererkrankungen. u.a.

Dabei waren verschiedene Tiere von verschiedenen Krankheiten und Organveränderungen gleichzeitig betroffen. Hier sollte jedem klar sein,

das was Tiere und Pflanzen trifft, trifft mit gewisser zeitlicher Verzögerung auch die Menschen.

Es ist eigentlich so, daß allein unser Selbsterhaltungstrieb uns dazu bringen müßte, für die Erhaltung der Natur und für die konsequente Schönung der verbliebenen Rest einzutreten.

Durch eine Zerstörung des Mönchbruchwaldes einerseits und die Absenkung des Grundwassers andererseits, wären mindestens 40 Pflanzenarten zum Aussterben verurteilt.

# Soziale Folgelasten

Der Rhein-Main Flughafen soll vor allem deshalb erweitert werden, weil in den Spitzenzeiten die Grenzen des vorhandenen Start- und Landebahnsystems erreicht sei (FAG). Diese Verkehrspitzen entstehen vor allem deshalb, weil sich der Umsteigerverkehr in den Spitzenzeiten konzentriert. Der Anteil der Umsteiger beträgt in Frankfurt derzeit über 40 % - das ist weit mehr als auf allen deutschen und den meisten europäischen Flughäfen.

Umsteiger kommen weder aus Hessen, noch wollen sie dorthin. Ihr wirtschaftlicher Nutzen ist gering: Neben der FAG profitieren höchstens noch die Geschäfte in der Abflughalle von den Umsteigern, die nach einer garantierte Umsteigezeit von 45 Minuten (!) Frankfurt wieder verlassen. Doch die wegen der Umsteiger nötigen Flugbewegungen - schließlich soll deshalb die Startbahn West gebaut werden - bringen erhebliche soziale Folgelasten für jeden einzelnen Bürger mit sich. Diese sozialen Folgelasten werden auf jeden Bürger einfach abgewälzt.

Nur einige Beispiele hierfür:

- Durch die Zerstörung des Naherholungsgebietes südlich des Flughafens werden Erholungssuchende gezwungen, in entferntere Gebiete auszuweichen. Sie werden dadurch mit höheren Fahrtkosten belastet, entsprechende verkehrliche Infrastruktur muß bereitgestellt werden (und ihr Energieverbrauch steigt).
- Durch den zusätzlichen Lärm werden (auch außerhalb der Lärmschutz-zonen) Lärmschutzmaßnahmen (z.B. an den Häusern) notwendig, die die privaten Haushalte bzw. die Kommunen (bei öffentlichen Gebäuden) belasten.
- Die gesundheitsschädlichen Wirkungen von Lärm und Luftverschmutzung verursachen höhere Krankheitsrisiken; diese machen höhere Gesundheitsaufwendungen erforderlich.
- Die durch den Wegfall natürlicher Wasserspeicher und Luftfilterkapazität des Waldes verursachten Schäden müssen evtl. später durch aufwendige technische Großanlagen ersetzt werden (Beispiel: eine Großanlage zur Rheinwasserwiederaufbereitung zur Feldberieselung - Grundwassermisere, Ried - ist mit 57 Mill. Kosten in Planung). Die Kosten trägt der Steuerzahler.

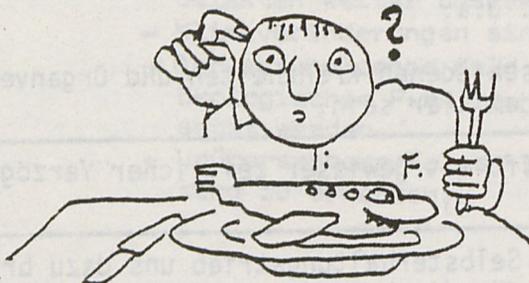
Beispiel Volkswirtschaftliche Kosten:

aus Darmstädter Echo v. 2.5.81

## 200 Millionen Mark für Umweltschutz

WIESBADEN (ap). Umweltschutzinvestitionen in Höhe von knapp 200 Millionen Mark hat die hessische Wirtschaft 1980 nach Angaben des hessischen Umweltministeriums durchgeführt. Wie Umweltminister Karl Schneider am Donnerstag in Wiesbaden mitteilte, sind in diesem Betrag von 191 Millionen Mark nur die 418 Projekte enthalten, die in erhöhtem Maß von der Steuer absetzbar sind.

Der größte Anteil der Gelder, nämlich über 106 Millionen Mark, wurde den Angaben zufolge für Gewässerschutz- und Abwasseranlagen ausgegeben. Für die Luftreinhaltung wurden rund 77 Millionen, für die Abfallbeseitigung nahezu fünf Millionen und für die Lärmbekämpfung drei Millionen Mark aufgewendet.



Eine Abschätzung solcher Volkswirtschaftlicher Schäden (=Kosten) und ihr Vergleich mit dem volkswirtschaftlichen Nutzen, wenn es diesen im Falle der SBW überhaupt geben kann, ging bislang weder in die Kalkulation der FAG, noch in die politische Diskussion ein!!

## ARBEITSPLÄTZE UND STARTBAHN WEST

Die von der FAG prognostizierte Zunahme der Arbeitsplätze ist die einzige moralische und politische Rechtfertigung der Startbahn.

Die FAG behauptet:

"Wenn der Flughafen ausgebaut wird, wird es durchschnittlich jährlich rund 1.000 neue Arbeitsplätze geben. Ohne den erforderlichen Ausbau kann der derzeitige Beschäftigungsstand von 31.800 Menschen nicht gehalten werden. (Hearing vom 4.2.81).

Prognosezahlen der FAG (1978)

	Oktober 78	Ende 80	Ende 85	1990
Beschäftigte	30.300	32.500	37.000	43.000

Die FAG-Zahlen werden von der Stadt Frankfurt und der hessischen Landesregierung blind übernommen.

### FAG-PROGNOSEN und was davon zu halten ist!

DIE DEM PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUB VON 1971 ZUGRUNDEGELEGTEN PROGNOSEN DER FAG WAREN ALLESAMT FALSCH!

PROGNOSE FAG	TATSÄCHLICH
für 1975: Passagiere: 15,4–17,4 Mill. ...	12,0 Mill.
für 1980: Passagiere: 24,8–30,7 Mill. ...	17,5 Mill. (1979)
für 1975: Fracht: 0,9–1,6 Mill. t ...	0,5 Mill. t
für 1980: Fracht: 2,0–3,0 Mill. t ...	0,6 Mill. t (1979)
für 1972: Flugbewegungen: 270.000 ...	211.700
für 1977: Flugbewegungen: 345.000 ...	216.000
	221.600 (1979)

Mit dergleichen PROGNOSEN operiert die FAG nunmehr erneut, wenn Kapazitätsengpässe zur Diskussion stehen.

DIESE PROGNOSEN SIND UNREALISTISCH, WEIL -

- z.B. die absehbare Verknappung auf dem Energiesektor in die Berechnungen der FAG überhaupt nicht eingingen (siehe Anlage 1, Blatt 2, Positionspapier)
- steigende Treibstoffpreise den Übergang auf Großfluggerät noch beschleunigen werden. So wird der Anteil des Großfluggerätes für Ende 1980 auf unter 30% geschätzt; für 1990 erwartet man eine Steigerung auf 53%. Höhere Steigerungen werden von den Luftlinien angestrebt, um die Kostenfaktoren Treibstoff und Abfertigungsgebühren zu drücken!
- Luftlinien wie die Lufthansa schon heute ankündigen, Teile ihrer Flotten auf andere Flughäfen zu verlegen, weil diese bessere Wettbewerbsbedingungen bieten könnten (im Falle der LH München II für den Nahostverkehr; im Flugplan für 1985 tauchen diese Flottenteile bereits nicht mehr für Frankfurt auf!).
- Sättigungstendenzen im Luftfracht-, v.a. aber auch im privaten Luftreiseverkehr sich schon heute bemerkbar machen.
- das Preisniveau nach Aussagen von Fachleuten weder im Luftfracht- noch im Passagierbereich zu halten sein wird.

Daraus zeigt sich: Die FAG hat ein Interesse möglichst hohe Prognosewerte auszuweisen um den Startbahnausbau zu legitimieren.

Tatsache ist aber, daß der größte Teil der erwarteten Arbeitsplatzzunahme gar nicht auf die Startbahn-West zurückzuführen wäre, sondern sich aufgrund der Kapazitätssteigerung des Frankfurter Flughafens durch weitere Umstellung auf Großraumflugzeuge ergeben wird. Bei den prognostizierten Steigerungen der Flugpassagiere um 19,2 Mio bis 1990 beträgt die realistische Zunahme durch Großraumflugzeuge 75 % und nicht nur 25 % der Passagierzunahme und entsprechend der neuen Arbeitsplätze könnten auf die Startbahn West zurückgeführt werden.

Eine interne Lufthansa-Studie könnte zu dem Ergebnis, daß die Landegebühren nach dem Bau der Startbahn von 3500 DM auf 7000 DM verdoppelt werden müßten um die über 300 Mill DM Investitionskosten wieder hereinzuholen. Das könnte verstärkte Rationalisierungsanstrengungen bringen und damit wieder Arbeitsplatzverluste.

Nichts und niemand garantiert uns, daß die versprochenen Arbeitsplätze geschaffen werden. FAG wie Lufthansa halten ihre internen Pläne und Kalkulationen geheim und sind zu nichts verpflichtet. Wir sollen uns das letzte große zusammenhängende Waldstück zerstören lassen, die FAG verspricht zwar Arbeitsplätze aber ist nicht gezwungen diese auch zu schaffen. Es wird nicht einmal gefordert die FAG vertraglich zu verpflichten diese Arbeitsplätze zu einem bestimmten Lohn auch zur Verfügung zu stellen. Dann hätte sie nämlich nicht mehr das Interesse zu hohen Prognosen anzugeben.

TER ECHO

DARMSTÄDTER ECHO

Donnerstag, 23. April 1981

# Weniger Flugbewegungen auf Rhein-Main

## In den ersten drei Monaten des Jahres 3,7 Prozent weniger Starts und Landungen

FRANKFURT (he). Trotz eines teilweise beträchtlichen Rückganges des Verkehrsaufkommens im ersten Quartal 1981 auf dem Frankfurter Rhein-Main-Flughafen plant die Flughafengesellschaft (FAG), den bedeutendsten deutschen Airport bis zum Jahr 2000 für rund eine Milliarde Mark auszubauen. Bei ihrer Bauleitplanung geht die FAG von einer jährlichen Zunahme des Passagieraufkommens um knapp fünf Prozent aus. Zur 1980 erwartet sie mit rund 35 Millionen Passagieren eine Verdoppelung der derzeitigen Zahl der Fluggäste auf Rhein-Main.

Für die ersten drei Monate dieses Jahres verzeichnete der Frankfurter Flughafen allerdings - mit einer Aus-

nahme - rückläufige Verkehrsergebnisse. So nahm die Zahl der Flugbewegungen um 3,7 Prozent oder 113 000 auf 2 977 Millionen im Vergleich zum ersten Quartal 1980 ab. Auch die Anzahl der Flugbewegungen entwickelte sich mit einem Minus von 1,7 Prozent auf 31 266 Starts und Landungen bzw. 20 800 wie der Frachtaufschlag, der sogar um 3,1 Prozent auf 147 393 Tonnen zurückging. Lediglich bei der Luftpost war nach Angaben der FAG eine Zunahme um 5,2 Prozent auf 23 239 Tonnen zu verzeichnen.

Um dem ungeachtet dieser Entwicklung prognostizierten steigenden Bedarf gerecht zu werden, will die FAG nach den Worten ihres Vorstandersprechers Technik, Gottfried Mücke, neben der für die Kapazitätsausweitung

„unbedingt erforderlichen Startbahn 19 West“ einen neuen unterirdischen Passagiersteig auf dem Flughafenvorfeld bauen; ferner soll das bisher dem Charterflurverkehr vorbehaltene Terminal C um drei Abstellpositionen für künftige Großraumbereitungen erweitert und für den internationalen Verkehr geöffnet werden.

Zusätzliche Flugzeugpositionen sollen im Ostteil des Flughafengebietes geschaffen und das Frachtzentrum im Westteil ausgebaut werden. Auch ein neuer Fernbahnhof für eine bessere Anbindung des Verkehrs in das Schienenetz sowie ein luftnahes internes Verkehrsmittel, beispielsweise eine Schwebelbahn, werden von den FAG-Planern erwogen.

# Bankgeschäfte <sup>D.E.</sup> 23.5.81 am Bildschirm

HAMBURG (vwd). Als erste Bank in der Bundesrepublik führt die Verbraucherbank AG (Hamburg) den Bildschirmtext der Bundespost in den Testgebieten Berlin und Düsseldorf ein. Dem System haben sich bisher 1800 Kunden angeschlossen.

Sobald die Testversuche beendet sind und die Post dieses Modell bundesweit einführt, können alle Kunden der Verbraucherbank über den heimischen Fernsehapparat ihre Bankgeschäfte im Dialog mit der Bank rund um die Uhr, an jedem Tag der Woche abwickeln.

\* WELCH EIN WIDERSINN!

Die Wirtschaftsentwicklung der nächsten Jahre wird von steigenden Energiekosten gekennzeichnet sein. Auch für Geschäftsreisertätigkeit wird unter dem steigenden Kostendruck ein Rückgang zu erwarten sein.

Reisen werden zugunsten anderer Kommunikationsmittel gestrichen werden.

Statt Zeit- und Kostenaufwendiger Geschäftsreisen, wird man internationale Video-Konferenzen veranstalten, bei denen alle gewünschten Informationen ausgetauscht werden können

Man sollte die Entwicklung der nächsten Jahre abwarten, ein unmittelbarer Zwang zum Ausbau des Frankfurter Flughafens besteht nicht., solange es noch andere Möglichkeiten gibt.

Das immer wiederkehrende Märchen:

INVESTITIONEN SCHAFFEN ARBEITSPLÄTZE - WO SIND DIE ARBEITSPLÄTZE DER VERGANGENEN INVESTITIONEN GEBLIEBEN ?? !?

Wer garantiert uns, daß die Lufthansa nicht doch von Frankfurt abwandert oder mit der Drohung der Abwanderung die Subventionierung der bis dahin erhöhten Landgebühren fordert?

Für leere unverbindliche Versprechen sollen wir uns unsere Natur, unsere ökologischen Grundlagen hergeben. Nach einigen Jahren sind die ohnehin viel weniger als versprochenen Arbeitsplätze dann wieder wegrationalisiert.

Dann wird man mit den selben Argumenten die 4. und 5. Startbahn oder den 2. Rhein-Main Flughafen als ökonomischen Sachzwang darstellen.

Gerade die Spitzenbürokraten des Deutschen Gewerkschaftsbundes und der Deutschen Angestellten Gewerkschaft fordern im Gegensatz zu vielen Gewerkschaftsgruppen den Sartaubahnbau angesichts von 1,3 Mill. offiziell registrierten Arbeitslosen und machen sich zum Fürsprecher kurzfristiger Gemeininteressen der regionalen Wirtschaft.

Sie argumentieren mit der Arbeitslosigkeit im Rhein-Main-Gebiet. Aber die Sicherung der Arbeitsplätze ist überall in der Bundesrepublik das Gebot der Stunde. Andere Flughäfen sind unausgelastet, die Bundesbahn hat große freie Kapazitäten. Die einseitige weitere Zentralisierung der Wirtschaft auf den Frankfurter Raum schafft die regionalpolitisch unerwünschte Stärkung des Ballungsraumes und volkswirtschaftlich unnötig hohe Kosten der Oberkapazitäten.

Das absurdeste Argument bringt die Vereinigung Hessischer Arbeitgeber- und Wirtschaftverbände e.V.:

Wir brauchen weiteres Wirtschaftswachstum, "schließlich erfordert auch der Umweltschutz, den wir nachdrücklich bejahen den Einsatz erheblicher Mittel. D. h.:

Wir sind - sozusagen - zu weiterem wirtschaftlichen Wachstum gezwungen....". Exportsteigerungen um die Ölrechnung zu bezahlen.....

Das heißt doch nichts anderes als:

Bau der Startbahn, Zerstörung des größten noch zusammenhängenden Waldgebietes im Rhein-Main Gebiet, um aus vermehrten Steuereinnahmen den Umweltschutz zu finanzieren?

Ausbau der Ölverschwendung durch mehr Flüge, längere Autofahrten zu den Naherholungsgebieten um wieder den höheren Ölverbrauch zu finanzieren?

Schaffung von Arbeitsplätzen durch Umweltzerstörung!?! ?

Ausbau der Kapazitäten verschiedener deutscher und internationaler Flughäfen um sich gegenseitig in Konkurrenz ein paar Arbeitsplätze abzujagen, wobei insgesamt ruinöse Oberkapazitäten weltweit abgebaut werden. Gerade die Oberkapazitäten trieben aber in der Krise die Unternehmen in den Konkurs. Dieser Prozeß hat beispielsweise in der Tankerschiffahrt, Stahlindustrie schon zu vielen Konkursen geführt. Wirtschaftlich wäre es gerade das Gebot der Stunde Kapazitäten besser auszulasten (Bundesbahn).

Die Startbahn-West ist keine Zukunftsinvestition sondern stattdessen sollte unsinniger Verkehr und besonders energieverschwendender Verkehr reduziert werden. Statt Subvention des Flugzeugverkehrs die Umstrukturierung zumindest im innerdeutschen Verkehr auf die umweltschonende, billigere Bundesbahn.

Arbeitslosigkeit und Wirtschaftskrise liefern also letztlich die Begründung für den Startbahnbau. Die Wirtschaftsentwicklung diktiert uns durch "Sachzwänge die Umweltzerstörung, wir Menschen werden zum lebendigen Anhängsel einer handelnden Sachwelt.

Wir sollten uns stattdessen darauf besinnen, daß die Wirtschaft von Menschen gemacht wird und unserem Wohlstand und der Verbesserung unserer Lebensqualität dienen soll. Rationalisierung und Freisetzung von Arbeitskräften sollten nur da akzeptiert werden, wo sie dem arbeitenden Menschen mehr Freizeit und Verbesserungen seiner Lebensbedingungen bringen, und gleichzeitig eine umwelt-schonende Form der Produktion ermöglicht.

Statt Arbeitslosigkeit und Umweltzerstörung kürzere Arbeitszeit für alle und Naturerhaltung, daran sollte jede Investition gemessen werden. Startbahn-West aber bedeutet mehr sinnlose Arbeit und mehr Umweltzerstörung.

Wie stellen sich die etablierten Parteien zur Startbahn-West?

Auffallend ist wie so oft wenn es um die Entscheidung von skandalösen Projekten geht, daß die Aufmerksamkeit der Bevölkerung auf einzelne Politiker gelenkt wird. So auch bei der Startbahn West.

Das sind Börner (SPD), Karry (FDP), Wallmann (CDU). Die Parteien versuchen sich hinter diesen Namen zu verstecken, in der Absicht, daß der Bau der Startbahn-West nicht gegen den Willen der Bevölkerung durchgesetzt werden kann, im Hinblick auf kommende Wahlen, sich aus der Verantwortung zu ziehen.

Sind die Parteien doch mit personalifizierten Programmen angetreten.

So hieß es auf den Wahlplakaten für die letzten Hessischen Landtagswahlen:

Es gibt wieder einen guten Grund SPD zu wählen: Holger Börner

Schon heute scheint das Politische Handeln von einigen Skandalpolitikern kalkuliert zu werden. Gestern Oswald wegen Helaba-Affäre - morgen Börner wegen Startbahn-West, WAA u.a.)

Diese Taktik setzt einzig auf die Naivität und Vergesslichkeit von breiten Wählerschichten, wie schon so oft in der Vergangenheit.

In allen Parteien finden sich einzelne Kritiker. Der SPD-Parteitag Hessen-Süd forderte beispielsweise die Landesregierung auf, "einen unnötigen Bau der Startbahn-West zu verhindern."

Das ist leider noch kein klares Nein zur Startbahn-West. Trotzdem, Holger Börner meinte nach dem SPD-Parteitag Hessen-Süd, daß das für ihn nicht mehr als irgend eine Versammlung gewesen ist.

Solange aber derartige arrogante "Größen" sich trotz solcher Äußerungen als die Führer ihrer Parteien legitimieren können, bleiben Forderungen oder Kritiken ohne konkrete Auswirkung für die Verhinderung der Startbahn-West.

Allemaal entscheidend ist alleine, inwieweit untergeordnete Gremien und Fraktionen der etablierten Parteien sich gegen ihre die Führung beanspruchenden Regierungsfraktionen durchsetzen können.

Bereits im Oktober 1980 stimmte die SPD-Landtagsfraktion über den Bau der Startbahn-West ab. Mitte Februar, nach dem Hearing, die CDU und die FDP. Hier die Ergebnisse:

	Gegen	Für	Enthaltungen
SPD	5	42	3
FDP	-	7	-
CDU	3	50	-

Die Startbahn-West ist zum Auseinandersetzungspunkt Nr. 1 zwischen Bevölkerung und Regierung geworden. Die Parteien müssen an ihrem Standpunkt gemessen werden.

Macht statt Argumentation ist die Marschrichtung der Landesregierung!



Gemeinsame Erklärung der Flughafenausbaugener:

Frankfurt • Stuttgart • Hannover • München

## WIR KÄMPFEN GEMEINSAM!

Der Flugverkehr in der Bundesrepublik zeigt eine rückläufige Tendenz. Schon lange vorher stimmten die aus den sechziger Jahren hochgerechneten Prognosen nicht mehr. So ist es nicht verwunderlich, daß der ausgebauten Flughafen Köln-Bonn 1980 nur zu 44,3 % ausgelastet war. Von diesen Flugbewegungen wurden allein vom nichtgewerblichen Flugverkehr (Privatflieger usw.) 90,9 % beansprucht. Bei den verantwortlichen Politikern und Planern für Aus- und Neubauten von Flughäfen scheint diese Entwicklung jedoch nicht von Bedeutung zu sein:

- So wurde in Bayern am 3. November 1980 mit dem Bau des zweitgrößten Flughafens der Welt, dem Großflughafen München II im Erdinger Moos begonnen (Fläche 23 km<sup>2</sup>). Der Bau wurde vorerst am 16. April 1981 vom Verwaltungsgericht gestoppt.
- So wurden bei Frankfurt gegen den Widerstand der Bevölkerung unter Polizeieinsatz die ersten 7 ha Wald für die Startbahn West gerodet.
- So gilt in Stuttgart immer noch der Beschluß vom Dezember 1979, der Flughafen Stuttgart müsse den Erfordernissen des Landes Baden-Württemberg entsprechend ausgebaut werden.
- So werden in Hannover die über 15 Jahre alten Pläne für die Diagonalstartbahn wieder aufgewärmt bzw. die Verlängerung der Nordstartbahn steht zur Diskussion.

WIR AUS- UND NEUBAUGEGNER VON FLUGHÄFEN AUS BAYERN, HESSEN, BADEN-WÜRTTEMBERG UND NIEDERSACHSEN FÖRDERN GEMEINSAM:

- o Kein Großflughafen München II im Erdinger Moos
- o Sofortige Entlastung der vom Flughafen München II am betroffenen Bevölkerung
- o Keine Startbahn West für den Frankfurter Flughafen
- o Kein Ausbau des Stuttgarter Flughafens
- o Keine Diagonalstartbahn bzw. keine Verlängerung der Nordstartbahn für den Flughafen Hannover-Langenhagen

WEITER FÖRDERN WIR FÜR ALLE FLUGHÄFEN IN DER BUNDESREPUBLIK:

- o Generelles Nachtflugverbot von 22.00 - 6.00 Uhr
- o Ökologisches Gesamtgutachten bei allen Aus- und Neubauten von Flughäfen
- o Aufstellung einer Kosten-Nutzen-Analyse unter Berücksichtigung der Energieeffizienz und der sozialen Folgekosten
- o Besteuerung des Flugzeugtreibstoffes
- o Starke Reduzierung des innerdeutschen Flugverkehrs
- o Einstellung aller unrentablen Fluglinien, die jetzt nur noch durch Subventionierung der leeren Sitzplätze aufrecht erhalten werden
- o Auslagerung des privaten und des militärischen Flugverkehrs aus den elf Bundesdeutschen Verkehrsflughäfen
- o Höhere Landegebühren für "laute" Flugzeuge
- o Verlagerung der Kompetenzen beim Aus- und Neubau von Flughäfen aus den Länderregierungen in das Bundesparlament
- o Integriertes bundesdeutsches Verkehrskonzept Straße-Schiene-Luft-Wasser in Abstimmung mit den europäischen Nachbarländern

Wie können wir den Widerstand unterstützen und die Startbahn-West verhindern?

Das Hüttendorf auf dem Gelände der geplanten Startbahn-West ist zum Symbol des Solidarischen Widerstands einer ganzen Region gegen die Arroganz der Macht und gegen die Macht der Banken und Konzerne geworden.

Das Dorf ist inzwischen 1 Jahr alt. Es ist zum Dreh- und Anlaufpunkt des Widerstandes vorort geworden. Das Widerstandsdorf lebt von der Unterstützung der Bevölkerung mit Baumaterial, Heizmaterial und Lebensmitteln, Geldspenden u.a. Für die FAG ist es ein Dorn im Auge.

Zur Verteidigung des Dorfes und des Waldes auf der geplanten Trasse der Startbahn-West wurden schon frühzeitig Alarmlisten angelegt. Wer noch nicht auf einer Alarmliste steht kann sich noch eintragen, um den Widerstand zu unterstützen zu können. Besuche im Dorf unterstützen die Moral der im Walddorf Lebenden.

Breite Diskussionen im Bekannten- und Verwandtenkreis fördern die Information über die fatalen Auswirkungen eines Baus der Start-Bahn-West.

Verschiedene Hochschulpolitische Gruppen sind dazu aufgerufen die Auseinandersetzung in den Fachbereichen einzubringen, um konkrete Unterstützung zu aktivieren.

Am Freitag dem 15. Mai hat das Plenum der Bürgerinitiativen formell über die Einleitung eines Volksbegehrens entscheiden.

Am 30. Mai ist die offizielle Gründung einer "Arbeitsgemeinschaft Volksbegehren und Volksentscheid keine Startbahn West" geplant.

Der Verein zur Finanzierung des Volksbegehrens und Volksentscheids keine Startbahn-West e.V. soll die Finanzierung des Volksbegehrens/Volksentscheid ermöglichen.

Es wird mit ca. 2 Mill. DM Gesamtaufwand gerechnet. Die Bürgerinitiativen sind dringend auf Spenden angewiesen. Musikveranstaltungen, Wanderungen, Großdemonstrationen Filmveranstaltungen und anderes sollen das Volksbegehren bekannt machen.

Für einen erfolgreichen Volksentscheid ist die massenhafte Verbreitung der Einsicht notwendig, daß es sich bei der Flughafenerweiterung um ein und dieselbe Politik handelt, wie die zur Durchsetzung von AKW-Projekten (z.B. Biblis) Wiederaufbereitungsanlagen, Wald- und Stadtzerstörung bei Straßenbauprojekten und anderen Umweltzerstörenden Großprojekten handelt.

Es gilt aber auch, das Hüttendorf und den Wald mit allen legitimen Mitteln zu schützen und zu verteidigen. Der mögliche Baubeginn des Tunnels an der Straße ist ebenso Teil der Vorbereitung für eine Startbahn West.

## AUS BI INFO : Zum Tag X

Man kann nicht oft genug betonen, wie wichtig es ist, am Tag X, der beabsichtigten Räumung des Hüttendorfes, möglichst zahlreich im Wald zu erscheinen. Dafür haben wir unsere Telefonkette mit den Alarmlisten, die sich in der Nacht, als die 7 ha gerodet werden sollten, so gut bewährt hat.

Trotzdem glauben wir, daß sich noch mehr Leute mobilisieren lassen, wenn jeder in seinem privaten Bereich noch zusätzliche Alarmketten aufbaut. Der Phantasie sind in dieser Hinsicht keine Grenzen gesetzt. Wir denken an Arbeitskollegen, Sportvereine, Gewerkschafts- und Parteiorganisationen, sonstige Interessengruppen, Verwandte und Bekannten.

Wir haben uns auch schon Gedanken gemacht, was man mit in den Wald nehmen sollte:

Personalausweis, Schreibzeug, feste Schuhe, warme, regenfeste Kleidung, Schlafsack, Proviant, Taschenlampe, Fotoapparat.

# Volksbegehren / Volksentscheid "KEINE STARTBAHN WEST"

Die Bürgerinitiativen gegen die Startbahn-West (SBW) sind der Ansicht, daß nach über 10jährigem Rechtsstreit es so gut wie keine juristischen Aussichten mehr gibt, die SBW auf dem Klageweg zu verhindern.

Weiterhin hält man es für unmöglich die Landtagsabgeordneten oder die Landesregierung auf normalem politischen Wege umzustimmen. Das Hearing hat gezeigt, daß die meisten verantwortlichen Politiker sich gegenüber den vorgebrachten Sachargumenten der SBW-Gegner ignorant und überheblich verhalten haben und daher keine Einsichtsfähigkeit erwartet werden darf.

Die Bürgerinitiative sieht zur Zeit zwei Möglichkeiten die SBW und die auf allen Gebieten fortschreitende umweltfeindliche Politik zu der hessischen Landesregierung zu stoppen:

Der massenhafte Widerstand vor Ort und im Wald und das Volksbegehren.

• Beide Möglichkeiten schließen sich nicht aus.

Die Bürgerinitiative ist zum aktiven, langanhaltenden Widerstand entschlossen und bereitet sich gemeinsam mit der Bevölkerung darauf vor.

Ein Volksbegehren gegen die SBW würde zu einer Sensibilisierung und Mobilisierung der Bevölkerung beitragen.

Neben dem taktischen Ziel einer Verhinderung der SBW soll mit dem Volksbegehren die gesamte umwelt- und menschenfeindliche Politik der Landesregierung und die völlig auf einseitig Ausrichtung der Politik auf unbegrenztes wirtschaftliches Wachstum thematisiert werden.

Die Bevölkerung soll für die immensen Umweltprobleme dieses Landes sensibilisiert und für eine andere Politik mobilisiert werden.

Hessen hat inzwischen in der BRD die absolute Führung in Sachen Umweltvernichtung und bedenkenloser Einführung menschenfeindlicher Technologien übernommen.

Entscheidende Folgerung aus all dem ist, daß es sich bei der SBW wie bei anderen Projekten nicht um regionale Probleme handelt, sondern um umweltpolitische Grundprobleme überhaupt.

Der Gesetzentwurf, der dem Volksbegehren zugrunde liegen muß und bis Mitte Mai dieses Jahres von den Bürgerinitiativen vorgelegt werden wird, sieht ein Verbot für künftige Erweiterungen des Rhein-Main-Flughafens in diesem hochbelasteten Ballungsgebiet vor und soll die

Grenzen des "Wachstums" auch der hessischen Landesregierung deutlich machen.

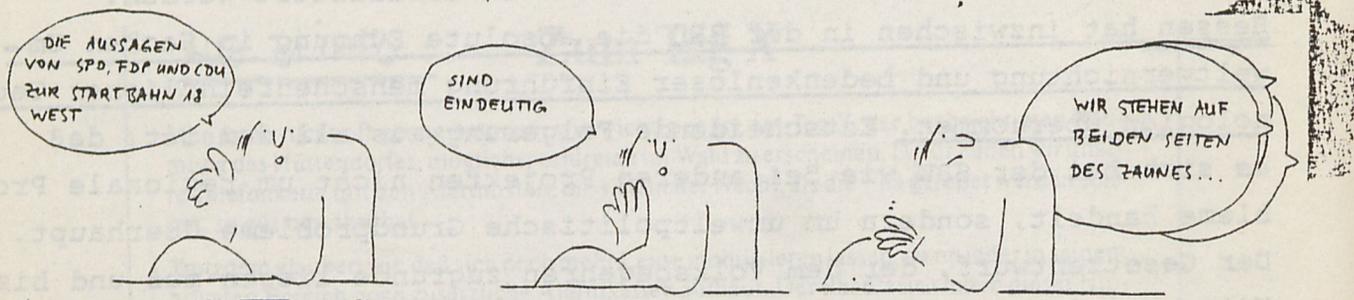
Die Bürgerinitiativen rufen alle gesellschaftlichen Gruppen, insbesondere die kommunale Arbeitsgemeinschaft gegen die Flughafenerweiterung, die kirchlichen und gewerkschaftlichen Verbände, die Betriebsräte, die Sportvereine und alle anderen Organisationen auf, dieses Volksbegehren mit allen personellen und finanziellen Mitteln zu unterstützen.

Für das Volksbegehren müßten innerhalb von 4 Wochen nach Veröffentlichung ca. 800.000 Unterschriften landesweit gesammelt werden. An Kosten rechnet man mit ca. 1 Mill.- 1,5 Mill. DM für überregionale Öffentlichkeitsarbeit, Großveranstaltungen, Stände, Infos etc.

Der größte Teil des benötigten Geldes müßte aus Spenden finanziert werden.

Die Kritiker des Volksbegehrens meinen, ein Scheitern würde der Landesregierung nur noch die demokratische Legitimation frei Haus liefern und darüberhinaus der gesamten Umweltschutzbewegung schaden, da es den Widerstand zum erstenmal abzählbar macht.

Dem wird jedoch entgegengehalten, daß es der Landesregierung auf eine demokratische Legitimation überhaupt nicht ankommt. Sie wird ihre Ziele mit massivem polizeilichem Aufgebot durchzusetzen versuchen. Auch wenn nur 400.000 Eintragungen für ein regionales Problem wie die Startbahn vorliegen würden, wäre das ein eindrucksvoller Beweis für die Stärke der Umweltschutzbewegung. Die durch das Volksbegehren gewonnene neue Qualität des Kampfes gegen lebensfeindliche Projekte durch die erstmalige hessenweite Zusammenarbeit aller im Umweltschutz tätigen Gruppen gegen ein Projekt wäre eine ständige Gefahr für weitere lebensfeindliche Vorhaben wie der Wiederaufbereitungsanlage, Biblis Block C, Giftmülldeponien und Autobahnbauten etc.



# KONTAKTADRESSEN:

**6096 Raunheim**  
Kurt Röder, Forsthausstr. 18  
Tel.: 06142/21361

**6097 Trebur 1**  
Alfred Kunert, Lindenstr. 1  
Tel.: 06147/7781

**6108 Weiterstadt 2**  
Helmut Paulke, Arheilger Weg 7a  
Tel.: 06150/6471

**6100 Darmstadt 23 (Wixhausen)**  
Peter Röder, Bahnhofstr. 5  
Tel.: 06150/6603

**6100 Darmstadt**  
Otmar Jung, Frankfurter Str. 64  
Tel.: 06151/21749

**6500 Mainz**  
Marion Papaneczek, Hindenburgstr. 7  
Tel.: 06131/670713

**6203 Hochheim**  
Angelika Kunkel, Bahnhofstr. 2  
Tel.: 06146/7102

**6090 Frankfurt am Main**  
Ulrike Hofmann, Gartenstr. 33  
Tel.: 0611/626334

**6200 Wiesbaden**  
Umweltladen, Adlerstr. 30  
Tel.: 06121/376622

**6086 Riedstadt**  
Susanne Susenburger,  
Rüsselsheimer Str. 10  
Tel.: 06158/3498

**6050 Offenbach**  
Gert Engel, Mathildenstr. 18  
Tel.: 0611/779010 RDP Hessen oder  
Tel.: 0611/882321

**6370 Oberursel**  
Ursula Meiß, ASH-Kreismühle  
Tel.: 06171/73496

**6090 Rüsselsheim**  
Heinz König, Michelstädter Str. 7  
Tel.: 06142/31167

**6085 Nauheim**  
Marie-Luise Köser, Schulstr. 25  
Tel.: 06152/61787

**6080 Groß-Gerau**  
Jürgen Martin, Josef-Seliger-Str. 2  
Tel.: 06152/2281

**6092 Kelsterbach**  
Henn Zöllner, Saalburgstraße 20  
Tel.: 06107/8838

**6082 Albfelden-Walldorf 1**  
Norbert Feulner, Beim Klingler-Str. 32  
Tel.: 06105/3106

**6082 Albfelden-Walldorf 2**  
Walter Raiss, Kelsierbacher Str. 80  
Tel.: 06105/5730

**6078 Neu-Isenburg**  
Petra Großmann, Karbstr. 27  
Tel.: 06102/39695

**6072 Dreieich**  
Gudrun Thasler, Rostädter Str. 14  
Tel.: 06103/66324

**6070 Langen**  
Tankred Börner, Steubenstr. 152  
Tel.: 06103/79280

**6087 Bittelborn**  
Wulf Witusch, Käthe-Kraffitz-Str. 9  
Tel.: 06152/2717

**6093 Flörsheim**  
Horst Mätzke, Nördlinger Str. 13  
Tel.: 06145/7968

**6094 Hochsheim**  
Norbert Baier, Ringstr. 33  
Tel.: 06144/8802

**6095 Gustavsburg**  
Renate Saus, Beethovenstr. 36  
Tel.: 06134/52291



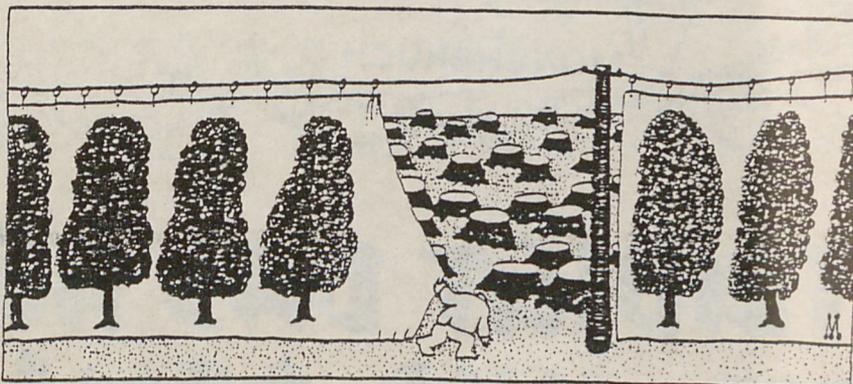
## Spendenkonten:

**Info-Konto:**  
Volksbank Mörfelden  
Nr. 612979

**BI-Konto: Volksbank Walldorf**  
Nr. 28690

# KEINE STARTBAHN WEST

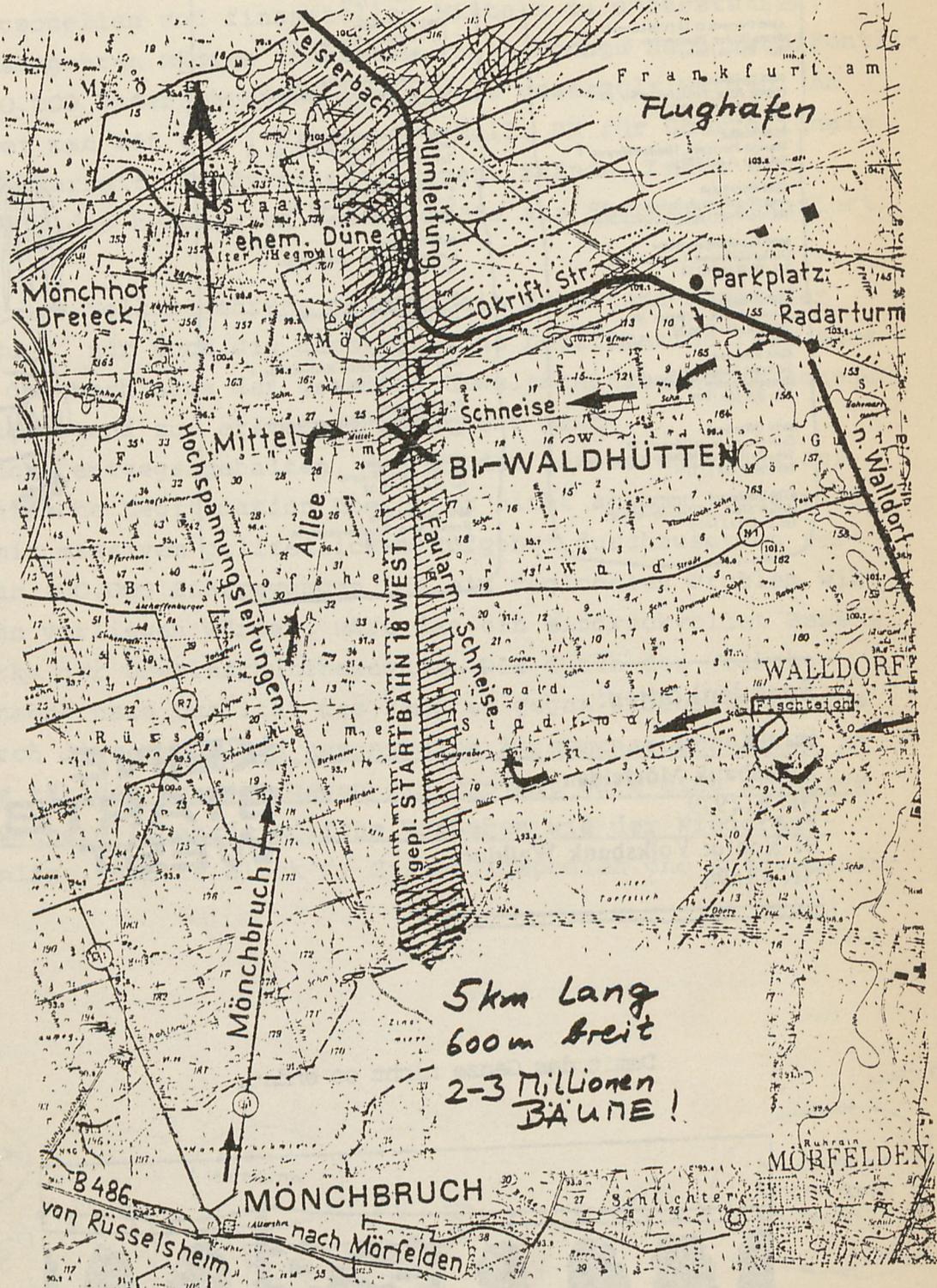
Damit das Ganze nicht so endet.



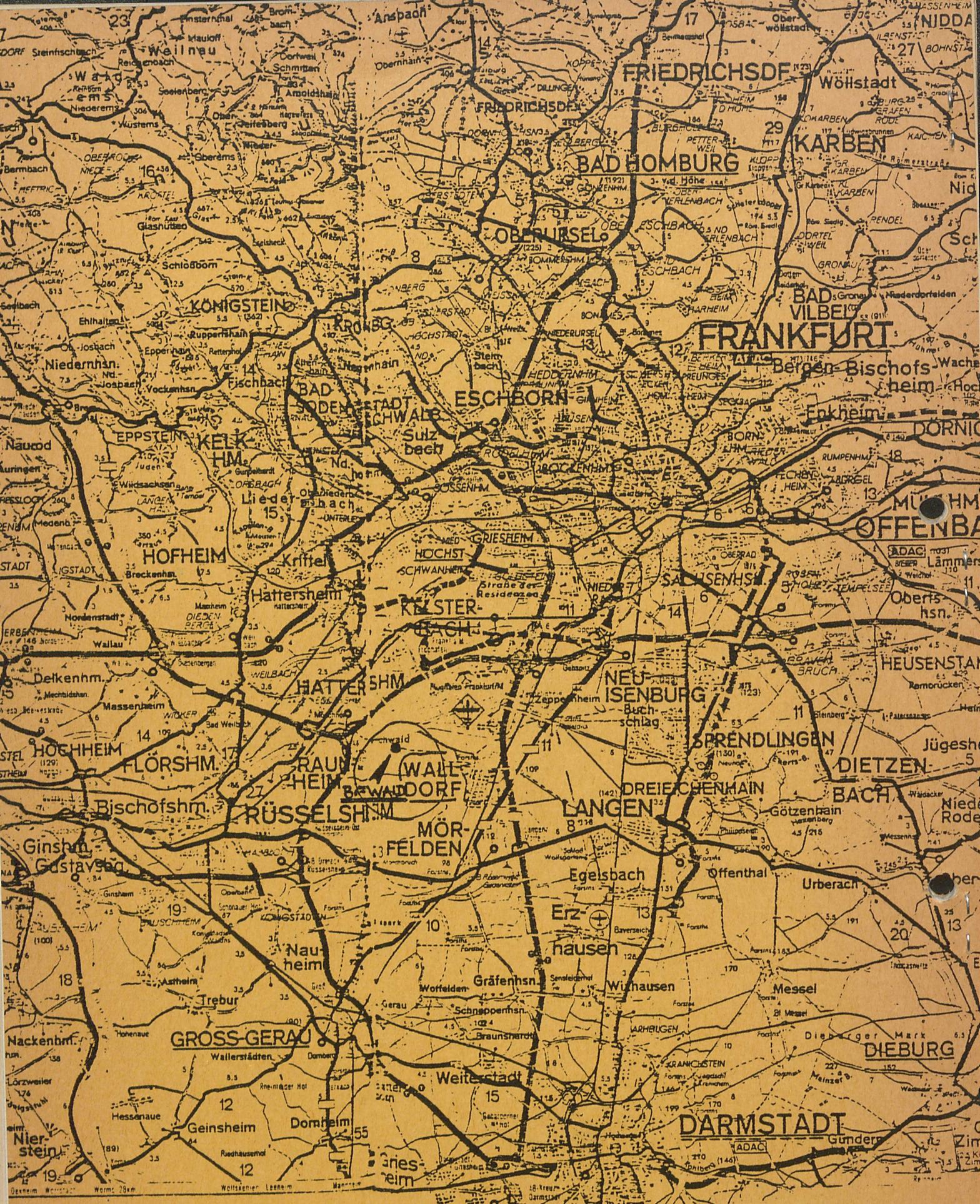
**VOLKSBEGEHREN UND VOLKSENTSCHEID  
- FÜR LEBEN UND UMWELT -**

190 85 007 Groß-Gerauer Volksbank, BLZ 508 925 00

Spendenkonto: 2666 Postscheck Frankfurt



**VERTEIDIGT DAS HÜTTEN-  
DORF UND DEN WALD**



**KEINE STARTBAHN WEST**

Die FAG oder die Landesregierung reden oft von Ersatzaufforstungen. Grundsätzlich sei dazu bemerkt, daß man einen gesunden Wald mit vielen über 100 Jahre alten Bäumen nicht mit irgendwelchen neuangelegten Schonungen ver gleichen kann.

Beispielweise produziert eine 80jährige Buche, soviel Sauerstoff wie etwa 1.500 einjährige.

Außerdem hat eine Schöpfung nicht den Charakter eines Waldes. Während des Hearings wurde von Staatssekretär Dr. Braus angebliche Aufforstungsflächen (ehemaliger Flughafen Eschborn) angeführt, die bereits abgeforstete werden müssen, für Waldflächen, die für militärische Zwecke bei Wertheim im Taunus in Anspruch genommen werden.

Oder es werden Buschpflanzungen hinter dem Flughafenzaun als Ersatzwälder aufgeführt. Auch dies ist ein Skandal für sich.

Der Waldverlust durch die Startbahn-West ist aber nicht isoliert zu sehen. In der jüngsten Zeit hat sich der Raubbau an unseren Wäldern in erschreckendem Ausmaß beschleunigt.

Waldbilanz für das Rhein-Main-Gebiet (südlich des Mains)

1900 bis 1945 Waldrodungen	572 ha
1945 bis 1980 Waldrodungen -Ersatzaufforstung	3.727 ha
Gesamtverlust 1900 bis 1980	4.299 ha

Der bedeutende Gesamtverlust ist noch alarmierender, wenn man berücksichtigt, daß in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts der Verlust 572 ha Betrug, aber erst in der Nachkriegszeit die große Waldzerstörung mit 3.727 ha, einer Steigerung von 650 % eingesetzt hat. Etwa 1/3 der Rodungen der Nachkriegszeit allein für den Flughafen Frankfurt, 1/3 für Verkehr und Versorgung und der Rest für Siedlung, Deponien....

Und schon sind weitere Waldrodungen beauftragt. Davon für:

- Straßenbaumaßnahmen zusammen	211,90 ha
- Flughafenausbau (Parkplätze, Frachtzentrum	76,60 ha
- Deponien, Kiesentnahme, sonstiges	263,76 ha
	<u>552,25 ha</u>

Ständig kommen neue Ansprüche dazu.

Der Raubbau an Wald im Rhein-Main-Gebiet ist alarmierend, vor allem in seinen Folgen für Klima, Naherholung und Wasserhaushalt. Die Vernichtung des letzten großen zusammenhängenden Waldgebietes ist absolut unvermeidbar.

