

Proklamation eines Schöpfungstages

In Zukunft soll, von der Arbeitsgemeinschaft Christlicher Kirchen in Deutschland verantwortet, an jedem ersten Freitag im September ein Ökumenischer Schöpfungstag von den Kirchengemeinden begangen werden. Landesbischof Weber gab dieses Vorhaben als Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Christlicher Kirchen beim 2. Ökumenischen Kirchentag in München bekannt (siehe epd Dokumentation Nr. 21). Das wäre in diesem Jahr am 3. September.

Er ist weit genug entfernt vom ökumenischen Weltgebetstag der Frauen im März und vom Erntedankfest im Oktober, den man ja auch als Schöpfungstag verstehen und gestalten kann. Das Thema Schöpfung ist zwischen den Kirchen unumstritten und ein solcher Schöpfungstag bereits in der Hamburgischen Kirche im letzten Jahr ökumenisch begangen worden. Theologische Probleme bereitet dieser Tag also nicht.

Bischof Weber nannte neben dem Lob des Schöpfers auch die Gefährdung der Schöpfung als einen gemeinsamen Zielgedanken. Das bedeutet für unsere Landeskirche, dass am 3. September auch von Schacht Konrad, Asse, Offleben und Waggum die Rede sein müsste (siehe die folgenden Blätter).

Über den neusten Stand vom Industrieterror in Remlingen, Asse informierte der Asse II Koordinationskreis in Hannover:

„Der Asse II-Koordinationskreis hat auf einer kürzlichen Pressekonferenz in Hannover gemahnt:
„Rückholung des Atommülls aus der Asse alternativlos –
Jede Verzögerung ist verantwortungslos“

Die Rückholung des Atommülls muss nun zügig und sorgfältig angegangen werden, eine Verfüllung der Asse kann unter keinen Umständen eine Lösung des Atommüll-Problems in der Asse bieten. Das ist die Quintessenz der Darlegungen von Dr. habil. Ralf Krupp und Dr.-Ing. Frank Hoffmann am heutigen Vormittag in Hannover.

> In der Öffentlichkeit besteht der Eindruck, dass die Entscheidung für eine Rückholung des Atommülls aus der Asse gefallen sei. Doch die Vorarbeiten dazu gehen nur sehr zögerlich voran und es gibt immer noch Kräfte, die die Asse lieber fluten wollen. Daher hat sich der Asse II-Koordinationskreis, der Zusammenschluss der Bürgerinitiativen, die zur Asse arbeiten, entschlossen eine öffentliche Diskussion über diese beiden Punkte anzustoßen.

Dr. Krupp, Mitglied der „Arbeitsgruppe Optionenvergleich“ (AGO), hat ein hydrogeologisches Strömungs- und Transportmodell entwickelt. Im Mittelpunkt seiner wissenschaftlichen Untersuchung steht die Frage, welche Auswirkungen die Gasbildung und der Gebirgsdruck im Fall einer Flutung der Asse haben kann. Gase bilden sich unweigerlich, wenn die eingelagerten Metalle (Fässer etc.) und organischen Substanzen mit der Salzlösung reagieren bzw. biologisch abgebaut werden. Das Rechenmodell zeigt: bereits wenige Jahre nach Vollverfüllung können solche Drücke entstehen, dass kontaminierte, giftige und nur wenig verdünnte Lösungen und Gase in die Biosphäre ausgepresst werden.

Dr. Krupp kommt zu dem Ergebnis: „Aufgrund der vorliegenden Kenntnisse und Tatsachen muss von einer Auspressung ausgegangen werden, wenn das Vollverfüllungs-Konzept umgesetzt werden sollte – gleich ob in Gestalt des Schutzfluid-Konzepts, der Vollverfüllungs-Option oder als Notfall-Maßnahme. Kontaminierte Lösungen und Gase werden in wenigen Jahren ins Grundwasser und die Biosphäre gelangen.“

Dazu wäre es hilfreich, wenn der nebenamtliche Umweltbeauftragte der Landeskirche, Pfr. Kiy, Lamme, in regelmäßigen Abständen eines Vierteljahres in das Landeskirchenamt zum Bericht einbestellt würde. Aber wer ist in der Behörde zuständig und überhaupt interessiert?

Meinungen und Tatsachen zum Flughafen ausbau

1. „Es ist bürgernah: klein, leicht, leise, sparsam - In Braunschweig wird das Flugzeug der-Zukunft entwickelt“, berichtet die BZ am 05.11.2009.

In der Braunschweiger Zeitung werden immer wieder interessante Forschungsprojekte der Region vorgestellt. Warum findet man eigentlich so wenig (bzw. gar nichts) über die Forschungsprojekte und großen Flugzeuge, die eine Startbahnverlängerung benötigen?

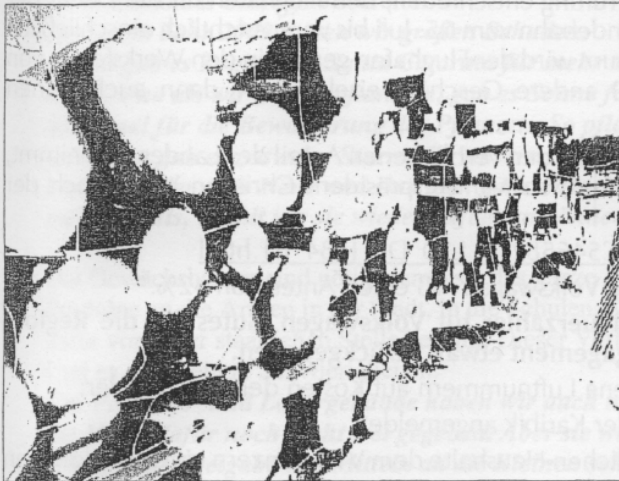
2. Der Ratsbeschluss für den Ausbau des Braunschweiger Flughafens wurde mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP – also einer breiten Mehrheit – gefasst.

Bei der Direktwahl des Oberbürgermeisters bei den Kommunalwahlen am 10. September 2006 lag die Wahlbeteiligung bei 49,3 %.

3. Während der gesamten Baumfällungen wurde kein einziges Tier in einer Baumhöhle gefunden.

Der Schwarzspecht war 1981 Vogel des Jahres. Laut NABU Niedersachsen kommt er auch im Querumer Forst vor. Wo sind die ganzen Populationen geblieben, die Grundlage dafür waren, den Forst unter Naturschutz zu stellen, um dann eine Ausnahmegenehmigung für die Fällungen zu erwirken? Warum werden eigentlich alle Bäume gefällt, wenn vorab ausgewählte Exemplare durch Markierungen geschützt waren?

4. Die Harvester haben nach Angaben der Flughafengesellschaft bislang rund 16.000 Bäume gefällt. Dabei habe es sich überwiegend um so genanntes „Stangenholz“ gehandelt.



OHNE WORTE...

5. „Unabhängig davon setze ich mich persönlich und mit Nachdruck dafür ein, dass die Grasseler Straße so lange wie möglich offen bleibt und auf keinen Fall in diesem Jahr geschlossen wird.“ Bezirksbürgermeister Kliesch, Februar 2010.

Voraussichtlich frühestens Anfang September, so erklärt die Stadt Braunschweig jetzt auf Anfrage, werde die Grasseler Straße gekappt. (BZ am 01.03.2010)

6. Breite Ratsmehrheit für die Ost-Umfahrung.

Nur dank des unermüdlichen Puzzelns engagierter Bürgerinnen und

Bürger entstand ein Übersichtsplan, der die bereits durch die Stadt Braunschweig geschaffenen Tatsachen berücksichtigt. Die Verkehre sollen mitten durch die Orte Bechtsbüttel und Waggum umgeleitet werden. Betroffen wären aber auch nicht unerheblich Hondelage, Bevenrode und Bienrode. Die Westumfahrung des Flughafens ist bereits geplant!

7. Busse der Braunschweiger Verkehrs AG mit 70km/h in geschlossenen Ortschaften unterwegs?

Für die geplante Umfahrung des gesperrten Teils der Grasseler Straße durch die Orte Waggum und Bienrode veranschlagt die Braunschweiger Verkehrs AG 4-7 min (berichtet die BZ). Beachtet man die Abbiegezeiten, so muss der Bus 3,5km in 3 min zurücklegen. Die mittlere Geschwindigkeit liegt dann bei 70km/h! Selbst mit dem PKW benötigt man im *heutigen* Verkehr für die Strecke 7 min.

8. Flughafengegner sind unverbesserliche und fundamentalistische Naturschützer.

Es gibt nicht nur schwarz und weiß. Viele Nordbürger begrüßen die Arbeiten in Forschung und Entwicklung, stören sich aber an unsachgemäßen Ausbauargumenten. Es liegt ein

Kompromissvorschlag vor, der bei 2.100 m Startbahnlänge ein Abfluggewicht von 97% des maximal zulässigen Abfluggewichts des DLR Airbus ermöglicht. In den „gewonnenen“ 200 Metern könnte eine Ortsumfahrung realisiert werden, ohne weiteren Wald zu fällen.

9. Alles ist gelaufen. Man kann nichts mehr machen!

Im Herbst sollen weitere 35 ha Wald gekappt werden. Das Engagement der Nordbürger hat bereits jetzt dazu geführt, dass überhaupt das Thema Ortsumfahrung wieder behandelt wird.

10. Der Flughafenausbau schafft (tausende) Arbeitsplätze!

Auf der Webseite des Forschungsflughafen Braunschweigs sind derzeit (März 2010) vier Stellen ausgeschrieben. Die jüngste Anzeige ist vom August 2009, eine weitere von 2008. Dies zeigt, mit welcher Wachstumsdynamik derzeit Fachkräfte gesucht und eingestellt werden.

11. Billigflieger, Logistikzentrum und die geplante Westumfahrung des Flughafens entbehren jeder Grundlage.

Warum sind die Stadt und die Flughafengesellschaft nicht bereit, interessierten Bürgerinnen und Bürgern aus den angrenzenden Gemeinden in einem Informationsgespräch das Gesamtkonzept zu erläutern? Was hat es mit der bereits geplanten Westumfahrung des Flughafens auf sich, wo doch die Ortsumfahrung gerade bewertet wird? Wie soll die Finanzierung erfolgen, wenn heute schon Verluste gemacht werden?

12. In den vergangenen Jahren lag der Wert der Flugbewegungen für Volkswagen bei 14 und 17 Prozent. Volkswagen ist nur einer von nahezu 60 regelmäßigen Geschäftsreisenden des Flughafens.

„Der Aufsichtsrat hat nach reiflicher Prüfung entschieden, den Flughafen für die Dauer der Bauarbeiten an der vorhandenen Start-/Landebahn vom 05. Juli bis voraussichtlich einschließlich 25. Juli 2010 komplett zu schließen.“ Warum wird der Flughafen gerade in den Werksferien von Volkswagen geschlossen, wenn doch 59 andere Geschäftsreisende dann auch keinen Umsatz bringen?

„Ich freue mich darüber, dass VW nun auch den verbliebenen Anteil des Landes übernimmt, denn **VW ist Hauptnutzer des Flughafens**“, so Ministerpräsident Christian Wulff nach der Kabinettsitzung:

http://www.niedersachsen.de/master/C54658219_L20_D0_I484_h1.html

„Am gewerblichen Flugverkehr hat die Volkswagen AG einen Anteil von 42%.“

13. Als großer niedersächsischer Steuerzahler tut Volkswagen Gutes für die Region. Insofern wird mit dem öffentlichen Engagement etwas zurückgegeben.

Der VW-Konzern betreibt verschiedene Luftnummern auf Kosten der Steuerzahler:

- die konzerneigene Luftflotte ist in der Karibik angemeldet,
- in Braunschweig bezahlen die öffentlichen Haushalte dem VW-Konzern einen werksnahen Flughafen,
- die Untertunnelung der zu kappenden Grasseler Straße aber wurde aus Kostengründen verworfen.

14. Es besteht ein öffentliches Interesse an dem Flughafenausbau, der mit den Forschungsflügen des DLR begründet wird.

Soweit Zahlen verfügbar sind, fanden im Jahr 2009 rund 50 Starts und Landungen des DLR mit dem bisherigen Forschungsflugzeug Atlas statt. Das erscheint ziemlich dünn für öffentliches Interesse.

15. Laut Routenplaner misst die Strecke von Wolfsburg bis Hannover-Flughafen 93 Kilometer. Inklusiver Parkplatzsuche ist dafür mehr als eine Stunde Reisezeit vorzusehen.

Das VW Topmanagement hat Zugriff auf Hubschrauber, die direkt auf dem Werksgelände starten und landen können. Ein oberer Führungskreis hat Fahrer für die Dienstwagen. Wie wäre es außerdem ein Shuttle Service auf Basis der eigenen T5 (VW Bus) einzurichten? Bei anderen Veranstaltungen funktioniert das ja auch und vermutlich gibt es den schon. Im Übrigen: Wie machen das eigentlich andere Großunternehmen der Region? Henning Jenzen, Pilot