



BBI-Nachrichten

12/2020

Herausgegeben vom Sprecher*innenteam des Bündnisses des Bürgerinitiativen
„Kein Flughafen ausbau – Für Nachtflugverbot von 22-06 Uhr. www.Flughafen-BI.de

Flughafenprotest in den Zeiten der schwersten Krise der Luftfahrt seit ihrem Bestehen Einige Überlegungen zur derzeitigen Situation und unseren Aufgaben - ein Diskussionsbeitrag



Die Luftverkehrswirtschaft befindet sich in der größten Krise ihrer Geschichte, die Flugbewegungen sind auf ein seit Jahrzehnten nicht gekanntes Niveau gesunken und die unmittelbaren Auswirkungen auf die Anwohner*innen der Flughäfen, insbesondere durch Lärm, sind deutlich geringer.

Das wird so nicht bleiben, aber es wird auch so schnell nicht wieder wie vor Corona werden.

Das hat verschiedene Gründe: Unabhängig, aber auch jetzt offen und auf jeden Fall untergründig parallel zur Dominanz des Corona-Themas, nimmt die Klimathematik einen immer größeren Stellenwert im öffentlichen Diskurs ein. Die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima werden nicht mehr bestritten, umstritten sind die Maßnahmen dagegen. Die Problematik

des Fliegens während der Pandemie wird von Teilen der Bevölkerung erkannt und das Fliegen zumindest vorläufig eingeschränkt oder unterlassen. Dies und die Einstufung vieler Länder und Regionen zu Risikogebieten sowie die wirtschaftlichen Verwerfungen und ihre Folgen für den internationalen Handel hat zum drastischen Einbruch der Flugbewegungen und damit zu schweren finanziellen Folgen bis hin zu Insolvenzen geführt. Es hat aber auch gezeigt, dass durch weniger Flüge die Gesellschaft weder ökonomisch noch sozial zusammenbricht.

Es ist zu erwarten, dass die mittelbaren Folgen der Pandemie, wie etwa Online-Konferenzen, größerer und lästigerer Zeitaufwand durch Gesundheitsmaßnahmen und –kontrollen an den Flughäfen oder verändertes Freizeitverhalten zu

einem längerfristigen Rückgang der Flüge, zumindest aber nicht zu den vorher anvisierten Steigerungen führen wird. Die wirtschaftlichen Folgen für die Luftverkehrswirtschaft werden auch nicht durch weiteres Preisdumping dauerhaft aufgefangen werden können, eher wird das Gegenteil der Fall sein.

Die veränderte Ausgangssituation unserer Aktivitäten macht einen Blick auf Wirkungsweisen von sozialen Bewegungen sinnvoll.

Die Bewegung gegen den Ausbau und die schädlichen Auswirkungen des Frankfurter Flughafens kann man in verschiedene Perioden unterteilen, die im Zusammenhang mit unterschiedlichen gesellschaftlichen Entwicklungen gesehen und verstanden werden müssen. Es gab Phasen, in denen die Flughafen-Bewegung als Bewegung von mehr oder weniger unmittelbar Betroffenen verstanden und auch so gesehen wurde, und es gab Zeiten, in denen sich die Bewegung - mehr oder weniger – als Bestandteil breiter gesellschaftlicher Bewegungen verstand und auch außerhalb so gesehen und verstanden wurde.

Die erste Zeit des Widerstands gegen den Flughafen ausbau in Frankfurt, etwa bis in die zweite Hälfte der 1970er Jahre war - im Wesentlichen - eine Bewegung unmittelbar Betroffener. Kein Zufall, dass Pfarrer Kurt Oeser in Mörfelden-Walldorf lebte und wirkte. Dies änderte sich mit der Auseinandersetzung um die Startbahn West grundsätzlich.

Die späten 1970er und frühen 1980er Jahre waren geprägt durch große gesellschaftliche Umbrüche, Krise und Infragestellung der sozialen und ökonomischen Regulierungen überhaupt, geprägt durch die „Neuen Sozialen Bewegungen“, die Frauenbewegung, die Friedensbewegung, und nicht zuletzt die Anti-AKW Bewegung von Wyhl 1974 über Brokdorf 1977 bis zur WAA Wackersdorf 1986, um nur einige aufzuzählen. Aber auch Terrorismus und Aufrüstung des „Sicherheitsstaats“, mit problematischen Folgen für Polizei, Legislative und Justiz, prägten diese Zeit, damals heftig umstritten, aber heute in der Regel als „Normalität“ wahr- und hingenommen.

Die Anti-Startbahn-West-Bewegung verstand sich als Teil dieser großen sozialen Bewegungen und ihre eigene Größe war wesentlich auch Folge dieses Zusammenhangs und ihrer Wahrnehmung. Im Übrigen, im Vorgriff auf die Analyse der derzeitigen Situation: die meisten Aktivist*innen, auch die führenden, waren damals im gleichen jungen Alter wie die heutigen Protagonist*innen

der Klimabewegung. Selbst die Älteren, wie Oeser, Schubart etc. waren jünger, als es die heutigen Aktivist*innen des BBI sind.

Die Wirkungen sozialer Bewegungen kann man nicht allein, oder überhaupt nur, an ihren unmittelbaren Erfolgen oder Misserfolgen festmachen. Die intendierten oder nicht intendierten Spätfolgen resp. Erfolge sind wesentliche Gradmesser der Wirkung einer sozialen Bewegung. So war und ist das formale und inhaltliche Vorgehen der Ausbaubetreiber von den Vorgängen um die Startbahn West geprägt. Auch wenn wir es mit Recht abgelehnt haben, so war etwa das Mediationsverfahren eine der Reaktionen. Und auch die Nachtflugbeschränkungen sind nicht der Einsicht über die Folgen der Fliegerei für die Gesundheit geschuldet, sondern der Wahrnehmung der gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse in dieser Frage und der Erfahrung mit Formen gesellschaftlicher Auseinandersetzung um den Flughafen ausbau.

Die Periode des weiteren Ausbaus ab 1998 bis zur Zeit des Aufkommens der Klimabewegung war wiederum eher eine der unmittelbar Betroffenen. Auch wenn sie sich wie eine Massenbewegung „anfühlte“, was der hohen Zahl der Neubetroffenen und derem heftigen Widerstand geschuldet war und vielleicht auch dem Umstand, dass einige Veteran*innen wieder aktiv wurden. Frankfurt und Mainz haben eine wesentlich höhere Einwohner*innenzahl als die bis dahin besonders stark betroffenen Gemeinden wie etwa Raunheim und in den besonders betroffenen Stadtteilen eine Bevölkerung, die sich vielfach in einer sozialen, kulturellen und ökonomischen Situation befindet, die es ermöglichte, vielfältige Ressourcen für den Widerstand freizusetzen. Die aber ebenfalls auch für sich nicht die Erfahrungen der Desillusionierung in Politik und Justiz und deren Folgen für das Engagement verhindern konnte.

Kurz, durch die relative räumliche und inhaltliche Begrenztheit des Widerstands war ein allmählicher Rückgang der Beteiligung an unseren Aktivitäten unvermeidbar, aber auch keine Tragödie. Denn glücklicherweise hat uns der Widerstand gegen unsere derzeitige Produktions- und Lebensweise an anderer Stelle wieder eingeholt. Wir verstehen uns heute selbst als Teil der weltweiten Klimabewegung.

Welche Folgen hat das für unser Handeln?

Wir müssen überlegen, wo die größten Schnittmengen mit klimakritischen Positionen im All-

gemeinen und flughafenkritischen Positionen im Besonderen in der bundesrepublikanischen Gesellschaft und darüber hinaus liegen.

Die Forderung nach einer Veränderung der Produktions- und Lebensweise kann das Verbindende in der vielfältigen Kritik an der herrschenden Klimapolitik sein, sofern wir sie uns zu eigen machen.

Inzwischen ist Kritik an Luftverkehrswirtschaft und Fliegerei Bestandteil der Klimabewegung. Sie ist jedoch vielfach noch sehr allgemein, nimmt aber, auch unter dem Einfluss fliegereikritischer Teile, wie etwa Stay Grounded, konkretere Konturen an. Die Bedeutung lokaler Kämpfe gegen Flughafenbau, die in unserem Land an vielen Orten eine lange Tradition haben, wird von der Klimabewegung teilweise nur unzureichend wahrgenommen, d.h. hier muss von beiden Seiten noch einiges geleistet werden.

In seiner Arbeit sollte sich das BBI auf Schwerpunkte konzentrieren ohne die Vielzahl unserer Forderungen aufzugeben. Einige sollten aber zu Gunsten der Schwerpunkte derzeit etwas in den Hintergrund treten. So ist etwa die Forderung nach Reduzierung auf 380.000 Flugbewegungen - eine Momentaufnahme aus der Anfangsphase des Widerstands gegen die Nordwestbahn - derzeit und vielleicht auch zukünftig anachronistisch bzw. falsch, da zu viel zu hoch. Auch die Forderung zum Stopp des Ausbaus schreit nach Veränderung, da wir nicht nur „Verhinderung des Ausbaus des Frankfurter Flughafens und anderer Flughäfen *in der Region* (kursiv: mf)“ fordern sollten, sondern aller Flughäfen.

Ich schlage drei Schwerpunkte zu folgenden Komplexen vor:

Erstens Rückbau. Dazu zählt die Flughafeninfrastruktur, der allgemeine Charakter des Flughafens und die konkrete Nutzung. Das bedeutet: sofortiger Baustopp von Terminal 3, Aufgabe der Hubfunktion, keine Kurzstreckenflüge.

Zweitens alternative Arbeitsplätze. Das heißt, staatlich initiierte und/oder geförderte Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr, in

den Bau neuer Bahnlinien und der Reaktivierung stillgelegter Verbindungen, in Herstellung, Wartung und Reparatur von Fahrzeugen und Ausrüstung der Bahn etc. pp., wie es z.B. bereits in der Lausitz passiert, um die wegfallenden Arbeitsplätze im Braunkohletagebau zu kompensieren. Mit den Forderungen zu ökologisch sinnvollen und sozial verträglichen Arbeitsplätzen drehen wir offensiv die alte Argumentationslinie der Ausbaubefürworter gegen sie selbst. Alternative Arbeitsplätze sind keine Utopie, sondern gesellschaftliche Notwendigkeit.

Drittens Fliegerei . Hier sollten das Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr sowie konkrete Lärminderungsziele im Zentrum stehen. Diese Forderungen betreffen die Interessen der unmittelbar Betroffenen und sind anschlussfähig mit den Vorstellungen und Interessen großer Teile der Bevölkerung auch außerhalb des unmittelbaren Schädigungsbereichs des Flughafens. Kaum jemand hat ein Interesse nachts zu fliegen, auch nach Corona nicht. Nachtruhe wird als besonders schützenswertes Gut auch jenseits der Fliegerei wahrgenommen und Verstöße dagegen stoßen bei der derzeitigen geringen Zahl von Flugbewegungen auf völliges Unverständnis. Bei Lärminderungszielen ist die Vermittlung aus genau eben dieser Situation allerdings schwieriger.

Forderungen nach lärm- und schadstoffärmeren Flugzeugen brauchen wir nicht zu erheben bzw. in den Vordergrund zu stellen. Weniger Lärm und Schadstoffe ergibt sich indirekt aus den Rückbauforderungen und ist ansonsten reine „Zukunftsmusik“ und wird eben deshalb auch ohne uns gefordert. Wir müssen uns nicht in eine Ablenkungsdiskussion ziehen lassen.

Der Kampf gegen die gesundheits- und klimaschädlichen Folgen des Luftverkehrs sollte deshalb die radikale Reduzierung aller Flugbewegungen, das „Downsizing“ des Luftverkehrs in den Mittelpunkt stellen.

Das ist unser Part in der Klimaschutzbewegung.
mf 27.9.20

Fraport im Niedergang

Kurzanalyse der Fraport-Verkehrszahlen November 2020

Im November 2020 sind die Verkehrszahlen gegenüber dem Vormonat erneut deutlich gefallen. Der weitere Lockdown fordert seinen Tribut. Somit liegen alle Verkehrszahlen am

Frankfurter Flughafen seit Herbst 2019 im Minus und die Covid-19 Pandemie hat diesen Trend ab Mitte März noch massiv verstärkt.

Passagierentwicklung:

Im November 2020 ist bereits zum 13. Mal in Folge ein Minus der Passagierentwicklung eingetreten.

Hier haben nur 656.420 Passagiere den Flughafen genutzt, -87,0 % gegenüber dem Vorjahr.

In den ersten 11 Monaten 2020 lagen die Passagiere bei 17.859.073. Dies waren - 72,8 % weniger gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Damit liegt die Passagierzahl auf einem Niveau von 1984.

Flugbewegungen:

Im November 2020 lag die Anzahl der Flugbewegungen bei 12.803 oder -67,0% und ist damit seit 14 Monaten in Folge unter den Werten des Vorjahres. Davon allein waren es 1.008 oder 7,9% Inlandsflüge. In den ersten 11 Monaten 2020 lagen die Flugbewegungen bei 198.6085 insgesamt waren es -58,3% weniger als gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Dies entspricht dem Niveau von vor 1980.

Cargo:

Im November 2020 zeigte der Cargo Bereich mit 194.619 to. seit 15 Monaten zum 2. Mal ein Plus gegenüber dem Vorjahr 4,3%. In den ersten 11 Monaten 2020 waren es 1.766.941 to. oder immer noch ein deutlicheres Minus von - 9,8.% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Dies entspricht dem Niveau von vor 2005.

Passagiere je Flug

Die Anzahl der Passagiere je Flug ist weiter gefallen lag bei nur 72,2 = -48,8% % gegenüber Vorjahr. Dies bedeutet einen erneuten Abfall gegenüber dem Vormonat um -5,8 Passagiere je Flug. Dieser enorme Abfall erklärt auch die Differenz des geringeren Minusbetrages bei den Flugbewegungen gegenüber den Passagierzahlen. In den ersten 11 Monaten 2020 lag die Anzahl der Passagiere aufgrund der ersten noch relativ normalen Monate die Passagierzahlen bei 109,6. Damit erwirtschaften die Fluggesellschaften, wenn überhaupt, nur sehr geringe Erträge je Flug.

Fazit:

Auch der November 2020 zeigt das weitere Ausmaß der Misere und die Zahlen werden in den nächsten Monaten noch weiter sinken. Fraport stellt die negative Zahlenentwicklung immer nur als reine Auswirkung der Covid-19 Pandemie dar. Diese ist zwar ein entscheidender Faktor, aber die grundsätzlichen

Themen, die die Entwicklung der Flugbewegungen beeinflussen, haben schon im Herbst 2019 mit der intensiven Klimadiskussion ihre Auswirkungen gezeigt. (Seit Herbst 2019 bis Februar 2020, also noch vor Corona, sind bereits alle Verkehrszahlen in Frankfurt gefallen). Dies wird sich auch weiter in der Verkehrszahlenentwicklung niederschlagen. Wieso Fraport bei dieser geringen Anzahl der Flugbewegungen erst ab dem 14. Dezember 2020, die Nord-West-Landebahn geschlossen hat und die Startbahn West immer noch offenhält, ist nicht nachvollziehbar. Die Verkehrszahlen, hier insbesondere die relevanten Flugbewegungszahlen, beginnend ab dem ersten Lock Down im Frühjahr, zeigen aber deutlich, dass beide Bahnen überhaupt nicht benötigt werden. **Die heutigen Flugbewegungszahlen liegen auf einem Niveau von vor 1980, als es lediglich nur 2 Start- und Ladebahnen gab. Die Startbahn West wurde erst im April 1984 eröffnet.**

Mittlerweile ist Herrn Schulte, dem Vorstandsvorsitzenden der Fraport AG klargeworden, dass die Eröffnung von Terminal 3 frühestens 2025 stattfinden wird und man begründet den heutigen Weiterbau damit, dass es billiger sei, weiter zu bauen als die Baustelle stillzulegen. Das muss Fraport erst mal beweisen. Deshalb bleibe ich dabei: **Fraport handelt, sowohl bei dem Offenhalten der Startbahn West und der erst jetzt geschlossenen Landebahn Nordwest, wie auch beim Weiterbau des Terminal 3 nach dem Motto: „Koste es was es wolle, die Politik steht ja noch hinter uns und im Zweifelsfall springt ja der Steuerzahler ein“.**

Auch mein Schlussplädoyer bleibt deshalb gleich. Fraport hat vor dem Abbau von Personal, alle Möglichkeiten der Kosteneinsparung zu überprüfen und dies beinhaltet auch, dass das Konzept von T3 gründlich auf den Prüfstand gestellt werden muss und dass alle nicht notwendigen Start- und Landebahnen unverzüglich zu schließen sind.

Hier kann ich immer nur wieder fragen: Wann endlich reagieren die verantwortlichen Politiker und hier insbesondere die Hauptanteilseigner, das Land Hessen Anteil 31,31% und die Stadtwerke-Frankfurt Holding GmbH Anteil 20,32%

Frankfurt, 14.12.2020 Wolfgang Heubner .

Rückblick und Ausblick zum Jahreswechsel

Das Sprecher*innenteam dankt für Unterstützung und Ermutigung und wünscht allen ein gutes 2021

Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter,

das Jahr 2020 war in vieler Hinsicht herausfordernd und wir hoffen, dass alle weiterhin gesund sind.

Als am Rosenmontag die 310. Montagsdemonstration stattfand, war niemandem bewusst, dass wir uns für eine so lange Zeit nicht mehr am Flughafen zum Protest würden versammeln können. Alles musste abgesagt werden. Neben dem Protest waren die Montagsdemos immer auch eine Informationsplattform für unsere Bewegung. Ihr Fehlen versuchen wir nun mit den Online-Medien aufzufangen.

Die Luftverkehrswirtschaft und Fraport insbesondere setzen nach wie vor alles daran, den Ausbau des Flughafens voranzutreiben. Terminal 3 wird weitergebaut, das geringe Flugaufkommen wird genutzt, neue Flugrouten zu testen, aber keinesfalls solche, die die Bevölkerung wirklich entlasten. Ein Umdenken der Rolle des Flughafens in der Region wird verweigert.

Unsere Forderungen haben weiterhin Bestand und für das Bündnis gilt es auch im nächsten Jahr ihnen Nachdruck zu verleihen und die Forderungen weiterzuentwickeln. Wann Aktionen wie im September zu den Kurzstreckenflügen oder im Oktober zum Jahrestag der Eröffnung der Lande-

bahn wieder möglich sein werden und die Montagsdemonstrationen wieder aufgenommen werden können, wird sich im Laufe des kommenden Jahres zeigen.

Die Bürgerinitiativen haben sich zum Teil auf die neue Form der Kommunikation und in Zukunft eventuell auch des Protests eingestellt und wir unterstützen alle Massnahmen hierfür.

Thomas Scheffler und Dietrich Elsner sind im Sommer nach vielen Jahren von ihrer Sprechertätigkeit zurückgetreten. Sie haben unseren Protest in dieser Zeit massgeblich unterstützt und für unser Bündnis wichtige Beiträge geleistet. Wir bedauern sehr, dass eine persönliche Verabschiedung nicht möglich war und können uns nur auf diesem Weg für den kontinuierlichen und zuverlässigen Einsatz bedanken.

Es stehen uns auch für 2021 wichtige Aufgaben, bevor und wir freuen uns, diese gemeinsam anzugehen und uns weiterhin gemeinsam gegen den unsinnigen Ausbau des Flughafens einzusetzen.

Bis dahin wünschen wir einen guten und vor allem gesunden Rutsch ins neue Jahr

Michael, Knut und Ina

In eigener Sache: Die BBI-Nachrichten sind ein offenes Projekt und brauchen Rückmeldung und konstruktive Kritik

Mit dieser Ausgabe liegt nun die dritte Ausgabe der „BBI-Nachrichten“ vor. Unser Projekt, den Informations- und Gedankenaustausch aller an unserem Flughafenprotest interessierten Menschen zu unterstützen, geht weiter. Wir rufen alle auf, die uns dabei unterstützen

und ermutigen wollen, uns möglichst per Email eine Rückmeldung zu geben und dabei auch mit konstruktiver Kritik nicht zu sparen! Hier die Mailadresse der Redaktion: redaktion@flughafen-bi.de

Impressum: „BBI-Nachrichten 12/2020“ wird herausgegeben vom Sprecher*innenteam des Bündnisses der Bürgerinitiativen - Kein Flughafenausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr (BBI).
Redaktionelle Verantwortung: Knut Dörfel, Frankfurt, Kontakt: flughafen-bi@posteo.de