



BBI-Nachrichten

11/2020

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

„Die anstehenden Entscheidungen, den Luftverkehr drastisch zu reduzieren, sind nicht verhandelbar!“

Bündnis der Bürgerinitiativen protestiert zum Jahrestag der Eröffnung der Nordwestbahn vor der Paulskirche



Am 21.10. demonstrierten etwa 100 Mitglieder der Bürgerinitiativen gegen Flughafenausbau vor der Frankfurter Paulskirche. Mit zahlreichen Plakaten und Bannern unterstrichen sie ihre Forderungen „Schluss mit Flughafenausbau! Schluss mit Klimazerstörung und Umweltzerstörung!“ Unter den Anwesenden waren auch Stadtverordnete und Magistratsmitglieder der Stadt Frankfurt.

In einem Redebeitrag kritisierte Wolfgang Heubner, Sprecher der BI Sachsenhausen, bei der Demo die Geschäftspraktiken der Luftverkehrsindustrie und griff besonders die Verantwortlichen von Fraport und Lufthansa scharf an: „(...) **Der hemmungslose Ausbau des Frankfurter Flughafens hat dazu geführt, dass die**

Belastungen der Anwohner durch Fluglärm und Schadstoffe immer größer wurden und dieser hat eine Größenordnung erreicht, die nicht mehr hinnehmbar ist.

(...) Lufthansa reduziert seine Flugzeugflotte um 20% auf noch ca. 600 Flieger und will über 20.000 Mitarbeiter darunter jede Menge Flugbegleiter und Flugbegleiterinnen und Piloten und Pilotinnen entlassen und will auch die Pilotenausbildung einstellen. Das ist ein Zeichen dafür, dass Lufthansa erkannt hat, dass es so, mit der Luftverkehrsblase, nicht weiter gehen wird. (...) Die Corona-Krise hat gezeigt, dass etliche Dienstreisen so nicht mehr notwendig sind, da vieles über Video-Konferenzen erledigt werden konnte und kann. Dies wird auch zu einer

Reduktion des Geschäftsverkehrs führen. **Wann endlich reagieren die verantwortlichen Politiker der hessischen Regierungsparteien und insbesondere die Hauptanteilseigner von Fraport, das Land Hessen und die Stadtwerke-Frankfurt Holding GmbH und entziehen der Luftverkehrsindustrie ihren Heiligenschein?**

In einem weiteren Redebeitrag verwies Knut Dörfel, Mitglied im Sprecher*innenteam des BBI, die zukunftsweisende Perspektive des Flughafenprotests: "Wir haben als Bürgerinitiativen bundesweit ein Beispiel gegeben: Neun Jahre, nachdem wir unser Ziel, den Flughafen Ausbau zu verhindern, verfehlt haben, gibt es uns immer noch, weil wir gesagt haben wir werden weiter keine Ruhe geben, bis wir unsere Ruhe wiederhaben.

Wenn Unrecht zu Recht wird, werden wir dazu nicht schweigen und uns immer wieder zu Wort melden.

Und heute gilt: Wir dürfen die umweltpolitischen und klimapolitischen Auseinandersetzungen um eine grundsätzlich andere Politik in diesen Fragen getrost bildlich gesprochen als fruchtbaren Acker für uns bezeichnen der vor uns liegt. Die anstehenden politischen Entscheidungen dazu, den Luftverkehr drastisch zu reduzieren sind im Grunde nicht verhandelbar. Über Naturgesetze und natürliche Abläufe und Naturgesetzmäßigkeiten wird es nichts zu verhandeln geben. Wer die Klimakatastrophe vermeiden will, muss Flugbewegungen drastisch reduzieren.

Diese Erkenntnis, diese Tatsache, deren Verbreitung wir zuallererst der Fridays-for-Future-Bewegung verdanken, und die inzwischen in der Mitte der Gesellschaft angekommen ist, weist unserem Flughafen Protest der letzten Jahrzehnte eine aktuelle Perspektive zu, in der es genug zu tun und aufzugreifen gibt.

Neun Jahre nach der Eröffnung der neuen Landebahn ist darum unser Flughafenprotest längst nicht am Ende, gemessen an der aktuellen Diskussion sind wir absolut auf der Höhe der Zeit. Und ich bin zuversichtlich, dass wir uns dieser Herausforderung erfolgreich stellen werden. Schluss mit dem verantwortungslosen "Profits first – Profit über alles!" gerade auch im Luftverkehr!"

Beide Redner machten deutlich, dass Flugzeuge die umweltschädlichsten Verkehrsmittel sind und es darum ein Unding ist, wenn dennoch im Luftreinhalteplan und bei allen Klimazielen der Luftverkehr nahezu ausgeblendet wird. Nachdrücklich wurden die verantwortlichen Politikerinnen und Politiker im Landtag sowie in der Stadtverordnetenversammlung und im Magistrat der Stadt Frankfurt aufgefordert, die bisherige Flughafenpolitik zu korrigieren.

Reduzierung statt weiterem Wachstum des Luftverkehrs sind geboten: Keine Kurzstreckenflüge, Aufgabe der Hubfunktion, kein Weiterbau von Terminal 3!

Knut Dörfel

Wie geht es weiter mit der Luftfahrt ?

Ein Diskussionsbeitrag zur aktuellen Situation

Die Corona-bedingte Krise der Luftverkehrswirtschaft dauert an und wird aller Wahrscheinlichkeit nach auch noch eine Weile weiter wirken. Während frühe Szenarien eine schnelle Rückkehr zum Vor-COVID19-Niveau nicht ausschlossen, gehen inzwischen alle Prognosen von mehreren Jahren mit reduziertem Passagier-Flugverkehr aus. EUROCONTROL hat seine Vorhersage für das kommende Jahr gerade drastisch nach unten korrigiert, die DFS legt eine eigene, ähnlich skeptische Prognose vor, und Fraport präsentiert der Fluglärmmmission neben aktuellen Zahlen (die genauer in ihrem Monatsbericht zu finden sind) Ausblicke, wie sie auch von der Lobbyorganisation BDL vorgelegt wurden.

Natürlich bleibt es nicht bei der bloßen Beschreibung der Lage, und selbst die meist sehr konzernfreundliche FAZ stellt fest, dass der Ton

rauer wird. Das Lufthansa-Management hatte es vorgemacht: trotz schlechter Ausgangslage



Das Flugzeug der Zukunft:

- Treibhausgas-neutral produziert und angetrieben,
- Kondensstreifen-minimierend geflogen,
- nur dort unterwegs, wo es keine Alternativen gibt ?

ging es mit Maximalforderungen in die Verhandlungen um Subventionen - und hat sich weitgehend durchgesetzt. Soziale oder Umweltauflagen gab es nicht, Entlassungen werden in großem Stil geplant, der Schwer-

punkt des Wiederaufbaus liegt auf *"der touristischen Kurzstrecke"*, und die neuen staatlichen Vertreter im Aufsichtsrat hat der LH-Vorstand gemäß seinen eigenen Interessen selbst ausgesucht. Und während hierzulande in großem Stil öffentliche Gelder kassiert werden, werden Steuern weiterhin lieber in Steueroasen gezahlt.

Obwohl der Lufthansa-Deal inzwischen bei fortschrittlichen Ökonomen als gutes Beispiel dafür dient, wie man es nicht machen sollte, ist nicht zu erwarten, dass künftig bei ähnlich gelagerten Fällen aus Fehlern gelernt würde. In anderen Fällen, in denen der Staat etwas mutiger war und seine Subventionen mit Auflagen (wenn auch von sehr begrenzter Wirkung) verbunden hat, wie Frankreich bei Air France/KLM, wehren sich die Airlines heftig, und die Politiker weichen prompt zurück.

Genau darauf setzt die Luftverkehrswirtschaft. Zwar gibt es einige unumgängliche Anpassungen an die neuen Bedingungen wie eine Verkleinerung der aktiven Flugzeug-Flotten, aber die Maßnahmen sind natürlich ausschließlich betriebswirtschaftlich optimiert. So werden insbesondere die großen, vierstrahligen Flugzeuge ausgemustert, weil jede Airline für sich derzeit kleineres Fluggerät besser auslasten kann. Dass der Gesamtbedarf an Transportleistung auf einer bestimmten Strecke unter Umständen mit großem Gerät ökologisch effizienter befriedigt werden könnte, spielt dabei natürlich keine Rolle.

Hauptsächlich aber sollen nach den Vorstellungen des BDL und anderer Lobbyisten noch mehr Subventionen dafür sorgen, dass alles bald wieder so wird, wie es früher war. Die Personalkosten von Flughäfen und Airlines sollen noch jahrelang via Kurzarbeitergeld von der öffentlichen Hand getragen werden, und Zuschüsse und billige Kredite, verniedlichend "Finanzierungsbrücken" genannt, sollen weiterhin in großem Umfang fließen. Letztere zahle ja gar nicht der Steuerzahler, sondern laut BDL lasse sich die öffentliche Hand "diese sehr lukrativ zurückerstatten". Wenn das wahr wäre, fragt man sich, warum private Geldgeber sich dieses Geschäft entgehen lassen. Kapital, das Anlagemöglichkeiten sucht, gibt es ja wahrhaft genug. Zu den Konditionen, die Staat und KfV der Lufthansa geboten haben, fließt aus diesen Quellen allerdings kein Cent.

Aber nicht nur Profitgier, auch Unverantwortlichkeit kennzeichnet die Vorgehensweise der Luftverkehrswirtschaft. So zielt der Hauptstoß der aktuellen Lobbyarbeit insbesondere darauf, doch endlich die "staatlichen Blockaden" zu beseitigen, die die wirtschaftlichen Aktivitäten

angeblich unnötig lähmen. Gemeint sind damit insbesondere die Reisebeschränkungen und -warnungen, die den Menschen die Lust am Fliegen verleiden, aber auch die Test- und Quarantäne-Vorschriften, die das Reisen so unbequem machen.

Im Wortlaut: *"Wenn wir wollen, dass der Luftverkehr sich wieder selber finanzieren kann, müssen die Blockaden enden. Eine Nachfrage ist da. Deswegen müssen wir weiter daran arbeiten, Reisebeschränkungen aufzuheben und gesundheitlich verantwortbare Alternativen für die derzeitigen blockierenden Regeln finden"*. Wer allerdings glaubt, dass der BDL tatsächlich "verantwortbare Alternativen" zu bieten hätte, wird unmittelbar darauf enttäuscht: *"Bereits im April hat die Luftverkehrswirtschaft Maßnahmen entlang der gesamten Reisekette mit den Behörden in Bund und Ländern etabliert, um gesundheitlich sicheres Fliegen zu gewährleisten."* Gewirkt haben sie nicht.

Aktuelle Zahlen aus der letzten Urlaubssaison zeigen in Einzelfällen, in Flughafen-Statistiken und in der Infektionsstatistik insgesamt, was man schon seit Jahren wissen konnte und was durch neuere Studien bestätigt wird: Wenn man die Ausbreitung einer Pandemie eindämmen will, dann muss man den Reiseverkehr, insbesondere den Flugreiseverkehr, einschränken.

BDL, Lufthansa und andere setzen dagegen auf Schnelltests, die Passagieren ein falsches Gefühl der Sicherheit vermitteln und Behörden dazu veranlassen sollen, insbesondere profitträchtige Transatlantikflüge wieder ohne Auflagen zu genehmigen. Dass diese Schnelltests umstritten sind und "in der Patientendiagnostik und bei Reiserückkehrern ... nichts verloren" haben, stört sie wohl nicht weiter. **Woran die Luftfahrtindustrie stattdessen arbeiten müsste, um einen nachhaltigen Neustart in eine "neue Normalität" zu erreichen, verdeutlicht ein neues Strategiepapier des ICCT, das skizziert, mit welchen Maßnahmen der Transportsektor insgesamt bis 2050 ein Emissionsniveau erreichen könnte, das mit den international vereinbarten Klimazielen halbwegs verträglich ist.** Im Vergleich zu dem, was die deutsche Luftfahrtindustrie von sich gibt, liest sich schon diese Studie wie ein Papier aus einer anderen Welt. Tatsächlich ist das Problem aber noch größer, wenn man sich nicht nur auf Treibhausgase beschränkt, sondern auch andere Klimawirkungen des Luftverkehrs miteinbezieht, wie Beiträge von der DLR bis Roland Berger belegen.

Die Luftverkehrswirtschaft dagegen ist weltweit dabei, ihre Klimaziele zu demontieren. So hat der ICAO-Rat bereits im Juni beschlossen, das ohnehin schon weitgehend wirkungslose Kompensationssystem CORSIA endgültig zu kassieren, indem als Emissions-Bezugsjahr nicht mehr die Periode 2019/2020, sondern nur 2019 (mit deutlich höheren Emissionen, die dann auch künftig 'kostenlos' sind) zugrunde gelegt wird. Das hat den Effekt, dass bis zum Jahr 2027 vermutlich praktisch keine Kompensations-Zertifikate benötigt werden. Zwar werden aktuell vorwiegend wenig effiziente Flugzeuge aus dem Verkehr gezogen, aber von einer notwendigen schnellen Umrüstung auf klimaschonenderes Fliegen ist nichts zu sehen. Ohnehin stehen die meisten dafür benötigten Technologien überwiegend nur auf dem Papier, während nach wie vor viel Forschungs- und Entwicklungsaufwand für neue Überschallflugzeuge betrieben wird.

Widerstand dagegen gibt es kaum. Zwar ist die Klimabewegung weltweit und auch hierzulande endlich wieder auf der Straße, aber die Schwerpunktthemen sind überwiegend andere. Die Diskussion darüber, wie der Luftverkehr nachhaltig umzubauen wäre, ist deutlich unterentwickelt.

Auch die Fluglärmkommission müht sich mit diesem Thema ab. Sie hat in ihrer letzten Sitzung "mit großer Mehrheit" ein Thesenpapier ihres Vorsitzenden, Thomas Jühe, verabschiedet, das in sechs Thesen aufzeigt, wie eine solche Diskussion institutionell angelegt werden könnte.

Unstrittig dürfte These 1 sein: "Das Eingreifen der Politik in die Belange des Luftverkehrs ist historisch etabliert und akzeptiert", auch wenn man durchaus einen anderen Blick auf die Historie haben kann. Auch These 2, "Das Eingreifen der Politik zur Rettung von privatwirtschaftlichen Unternehmen verpflichtet zugleich zur Herstellung eines allgemeinen Nutzens" ist mit Blick auf das Grundgesetz, Art. 14(2) "Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen" eher zurückhaltend formuliert.

Problematisch wird es mit These 3: "Erhöhte Chancen für eine verantwortungsorientierte Neuausrichtung des Luftverkehrs unter Einbeziehung des Klima- und Umweltschutzes durch die Krisensituation". Sie wird, etwas platt formuliert, damit begründet, dass es politisch einfacher ist, ein kaputtes System anders wieder aufzubauen, als in ein intaktes, profitables System einzugreifen. Das geht etwas zu einfach darüber hinweg, wer welche Interessen

mit dem Wiederaufbau verbindet und wer wieviel Macht hat. These 4 ist demgegenüber geradezu trivial. "Viele Anregungen zur Neuausrichtung des Luftverkehrs erleichtern die Ideenfindung" - an Ideen mangelt es wahrhaftig nicht.

Knackpunkt aber ist die These 5: "Nur die Politik kann erfolgreich zwischen den Interessen der Luftverkehrswirtschaft und der Umweltverbände moderieren/steuern und damit zu einem abgewogenen und stabilen Ergebnis für die Neustrukturierung des Luftverkehrs beitragen", was in einem "Arbeitskreis „Perspektiven für einen klima- und umweltverträglichen sowie wirtschaftlich prosperierenden Luftverkehr in Deutschland“", in dem "Wirtschafts- und Umweltinteressen paritätisch berücksichtigt sind", geschehen soll; und These 6: "Festlegungen zu Inhalten und Aufgabenstellungen durch Mindestanforderungen an die Arbeitsgruppe schaffen Verbindlichkeit und erhöhen die Wahrscheinlichkeit, zu verwertbaren Ergebnissen zu kommen", die mit 17 überwiegend bekannten Inhalten konkretisiert ist.

Wer sich hier an die Mediation zum Ausbau des Flughafens oder, aktueller, an die Expertengruppen zu 'Stuttgart 21' oder zum "Kohlekompromiss" erinnert fühlt, liegt durchaus richtig. Auch dort durften sich Arbeitsgruppen an langen Listen inhaltlicher Fragen abarbeiten, um dann ein Ergebnis zu verkünden, das als "breiter Kompromiss" verkauft werden konnte.

Allerdings hat "die Politik" in Form von Bundes- und Landesregierungen weder hier noch da neutral moderiert/gesteuert, sondern massiv Wirtschaftsinteressen vertreten und die beteiligten Verbände über den Tisch gezogen. Betrachtet man die oben beschriebene aktuelle Politik, kann man sicher sein, dass der FLK-Ansatz ein ähnliches Ergebnis bringen würde.

Versuche, die politische Auseinandersetzung darüber, wie der Luftverkehr der Zukunft aussehen kann und darf, in ein abgehobenes Expertengremium zu verlagern, das lange vor sich hin tagt, während in der Realität täglich neue Fakten geschaffen werden, sind grundsätzlich untauglich. Vergleichbar hätte die Anti-Atom-Bewegung versuchen können, den Atomausstieg in Arbeitskreisen mit den Energiekonzernen durchzusetzen. Politik wird nicht in Expertengruppen festgelegt. Die können höchstens die konkrete Umsetzung politisch mehrheitsfähiger Entscheidungen ausarbeiten und Details festlegen. Was mehrheitsfähige Politiken sind, kann aber in einer Demokratie nur aufgrund breiter zivilgesellschaftlicher Diskus-

sion und Auseinandersetzung entschieden werden. Dafür müssten zunächst ein paar Grundfragen geklärt werden, z.B.

- Wieviel Flugverkehr verträgt das Klima in den nächsten Jahrzehnten ?
- Wieviel davon kann unter dem Gesichtspunkt der Klimagerechtigkeit in Europa bzw. Deutschland stattfinden ?
- Wie werden solche "planetaren Grenzen" kontrolliert und durchgesetzt ?
- Wieviel Flugverkehr verträgt die Region unter den Gesichtspunkten 'Lärm' und 'Schadstoffbelastung' ?
- Wie werden die notwendigen Umbauprozesse finanziert, kontrolliert und durchgesetzt ?

Erst wenn klar ist, dass über solche Fragen eine gesellschaftliche Entscheidung erzielt werden kann, macht es Sinn, sich um die daraus folgenden Details zu kümmern. Wenn der Grundkonsens, der die Politik vor Corona bestimmt hat, stillschweigend erhalten bleibt, wird es keine relevanten Veränderungen geben.

Im Klartext: so, wie die Bedingungen heute sind, kann eine nachhaltige Luftverkehrspolitik, die umwelt- und sozialverträglich ist, nur durchgesetzt werden, wenn die wirtschaftliche Macht

und die Profitinteressen der beteiligten Konzerne soweit eingeschränkt werden, dass das Überlebensinteresse der großen Mehrheit der Bevölkerung überwiegt. Darüber entscheidet keine paritätisch besetzte Arbeitsgruppe, sondern der Kampf auf der Straße und in den Zentren der öffentlichen Meinungsbildung.

Die Bürgerinitiativen und Umweltverbände wären gut beraten, wenn sie derartige Einbindungsversuche auch künftig ignorieren und ihre Forderungen dort vortragen würden, wo es darauf ankommt: in der Öffentlichkeit, in den Medien und in den politischen Entscheidungsgremien. Erst wenn dort in Grundfragen die wichtigsten Positionen geklärt sind, kann es Sinn machen, sich an der Regelung von 'Detail-Fragen' (wie z.B. der Endlager-Suche für den vorhandenen Atommüll) zu beteiligen.

Anm. der Redaktion: Wir danken Dr. Horst Bröhl-Kerner, BI Raunheim, für die Erlaubnis, diesen Artikel in den BBI-Nachrichten zu verwenden. Der Originaltext mit zahlreichen Links ist im www zu finden unter

https://bi-fluglaerm-raunheim.de/news2020_1.htm#201009_Zukunft_Luftverkehr.

Skandal-„Hauptstadtflughafen BER“ Von Fehlplanungen, verschwendeten Steuermilliarden, Verantwortungslosigkeit und Leitungsversagen sowie von fürstlich bezahlten Versagern

Der nachfolgende wahrlich haarsträubende Text entstand als Mitschrift zur ARD-Reportage „Der Fluch der Mängel – der neue Hauptstadtflughafen vor dem Start“, gesendet am Montag, 26.10.2020 im 1. Programm

„Die Planungen des Hauptstadt-Flughafens begannen vor 30 Jahren. Der erste Termin zur Eröffnung 2011, fiel schon aus, sowie auch 2012.

Damals wurde von „Goldstaub“ gesprochen, da man von einer hohen Rentabilität ausging.

Stattdessen wurden aus ursprünglich 2,5 Mrd. Baukosten 6,5 Mrd., nicht gerechnet die Kosten, die in den kommenden Jahren hinzukommen werden, die höchstwahrscheinlich die Mrd. Grenze überschreiten werden.

Der „Hauptstadtflughafen BER ist ein skandalöses Milliardengrab!!

Aber das ist ja alles nicht so schlimm, zahlt ja der Steuerzahler.

Man geht, wie bereits erwähnt, von 1,5 Mrd. Verlust ohne Corona, und mit Corona von 1,8 Mrd. Verlust in den nächsten Jahren aus.

Da ist doch tatsächlich die Frage aufzuwerfen, ob es sich in Wahrheit hier nicht schon um eine Insolvenzverschleppung handelt.

Denn ohne die Hilfe des Staates als Bürge für die nächsten Jahre würde dem Unternehmen BER, keine Bank mehr Geld leihen, da er keine Gewinne erzielt.

Die Reportage des ARD hat aber noch weitere empörende Fakten zu berichten:

Es gab keine informative Transparenz für die Parlamente der betroffenen Bundesländer Berlin und Brandenburg.

Es herrschten zum Teil chaotische Zustände am Bau. **Beteiligte Unternehmen bzw. am Bau angestellte Personen, die auf Mängel aufmerksam machten, wurden entfernt, denn: Schlechte Nachrichten waren nicht erwünscht!**

Der TÜV-Rheinland prüfte die Mängel und dokumentierte: In allen zu prüfenden Anlagen wurden Mängel festgestellt.

Diese Auflistung der Fehler am Bau wollte aber der Aufsichtsrat nicht sehen.

Auch sind die Planungsunterlagen von vor zehn Jahren plötzlich nicht mehr auffindbar.

Jetzt zur Eröffnung des Flughafens, sind angeblich alle aufgelisteten Mängel, über 2600 an der Zahl, behoben. Was ein Wunder!!

Es wird von Nachtflugverbot geredet und geschrieben, dabei gibt es keines: Es darf bis 24 Uhr und morgens ab 5 Uhr gestartet und gelandet werden.

Der zugesicherte Schallschutz ist unzureichend, da viel zu wenig Geld eingepplant wurde.

Was zugesagt wurde, hätte mindestens 100 Millionen mehr gekostet.

Hier wurden die betroffenen Anwohner schamlos betrogen. Atemberaubende Verschwendung

von Steuergeldern. Banken und Gesellschafter stimmten bei allen Mehrkosten zu!

Was in Berlin möglich war, wird sich vermutlich beim Terminal 3 in Frankfurt wiederholen.

Das Projekt BER wurde für die die Gesellschafter ein Fass ohne Boden - beteiligt sind der Bund mit 26%, und Berlin und Brandenburg mit jeweils 37%.

Die exorbitante Steigerung der Baukosten, und die auf noch zukünftig jährlich fälligen Millionenzuschüsse, können auch bei Fraports Terminal 3 auf uns zukommen.

Millionen und Milliarden, die die an anderen so wichtigen Stellen wie z.B. Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern, Pflege- und sonstigen sozialen Einrichtung und der Bekämpfung des Klimawandels, fehlen werden. Monika Wolf

Was zur BER-Eröffnung noch zu berichten wäre Bilder sagen mehr als Worte...

... und darum verweisen wir an dieser Stelle auf zwei Videos, die beeindruckend zeigen, wie sich auch in Berlin Mitstreiterinnen und Mitstreiter mit Protest zum Flughafenausbau und Protest gegen den Klimakiller Luftverkehr vielfältig und unübersehbar und unüberhörbar anlässlich der Inbetriebnahme des neuen „Hauptstadtflughafens“ zu Wort gemeldet haben. Solidarische Grüße an alle, die zum Gelingen dieser Aktionen beigetragen haben!

„BER – Blockieren, Einstellen, Recyceln!“

Unter diesem Motto haben unsere Mitstreiter*innen von „Am Boden bleiben!“ eine großartige Aktion vorbereitet und umgesetzt. Dabei sind viele sehr beeindruckende Bilder



entstanden und um die Welt gegangen, die zeigen, wie ernst unsere Forderung, den

Luftverkehr erheblich zu reduzieren, genommen werden muss.

Zum Betrachten des Videos diesen Link benutzen: <https://youtu.be/xRI9tZYj0H0>

Noch viel mehr Bilder und Informationen gibt es hier auf der Internetseite der „Pinguine“: www.ambodenbleiben.de

„BER - Es ist vollbracht“

Einen längeren Bericht haben unsere Mitstreiter*innen von BBB-TV herausgebracht, in dem nicht nur die Eröffnung, sondern auch der lange und intensive Widerstand der Anwohnerinnen und Anwohner in den Bürgerinitiativen vor Ort dargestellt wird, der genauso wie bei uns natürlich nach der Inbetriebnahme weitergehen wird.



Zum Betrachten des Films diesen Link benutzen: <https://youtu.be/gdN3aMFJxi0>

Fraports Verkehrszahlen im Oktober 2020

Kurzanalyse und Kommentar

Verkehrszahlen

Im Oktober 2020 sind die Verkehrszahlen gegenüber dem Vormonat deutlich gefallen. Die Passagierzahlen und haben sich trotz der in diesen Monat fallenden Herbstferien weiter reduziert. Somit liegen alle Verkehrszahlen am Frankfurter Flughafen seit Herbst 2019 im Minus und die Covid-19 Pandemie hat diesen Trend ab Ende Februar noch massiv verstärkt.

Passagierentwicklung:

Im Oktober 2020 ist bereits zum 12. Mal in Folge ein Minus der Passagierentwicklung eingetreten.

Hier haben trotz der Herbstferien nur **1.067.014** Passagiere den Flughafen genutzt **-83,4 %** gegenüber dem Vorjahr.

In den ersten 10 Monaten 2020 lagen die Passagiere bei **17.222.653**. Dies waren **- 71,6 %** weniger als gegenüber dem Vorjahreszeitraum und dies wird in den nächsten Monaten noch weiter schlechter werden. Da Januar und Februar 2020 gegenüber 2019 nur einen Rückgang von 2,31% verzeichneten, liegt der Pandemie bezogene Rückgang in den letzten 8 Monaten bei 86,6%. **Damit liegt die Passagierzahl auf einem Niveau von vor 1985.**

Flugbewegungen:

Im Oktober 2020 lag die Anzahl der Flugbewegungen bei **17.105**. **Das bedeutet ein Minus von 62,8%** und ist damit seit 13 Monaten in Folge unter den Werten des Vorjahres. Davon allein waren es 1.619 oder 9,5% Inlandsflüge. In den ersten 10 Monaten 2020 lagen die Flugbewegungen bei **185.805** insgesamt waren es **-57,6%** weniger als im dem Vorjahreszeitraum. Da Januar und Februar 2020 gegenüber 2019 nur einen Rückgang von -3,06 % verzeichneten, liegt der Pandemie bezogene Rückgang in den letzten 8 Monaten bei 73,3%. **Dies entspricht dem Niveau von vor 1980!**

Cargo:

Im Oktober 2020 zeigte der Cargo Bereich mit nur **182.061 to**. Die ist seit 14 Monaten erstmals ein kleines Plus gegenüber dem Vorjahr **1,6%**. In den ersten 10 Monaten 2020 waren es **1.572.321 to**. oder **-1,2%** gegenüber dem Vorjahreszeitraum. **Dies entspricht dem Niveau von vor 2005!**

Pünktlichkeit:

Die Pünktlichkeit lag im Oktober 2020 bei **86,5%**. Gegenüber Vorjahr sind dies **+12,3 % Pkte**. In den ersten 10 Monaten lag sie bei **83,5%** d. h. **+12 % Pkte..**

Passagiere je Flug

Die Anzahl der Passagiere je Flug lag bei nur **78 = -47,7 %** gegenüber Vorjahr. Dies bedeutet einen Abfall gegenüber dem Vormonat um **-2,6 Passagiere**. In den ersten 10 Monaten 2020 lag die Anzahl der Passagiere je Flug bei 59.7

Fazit:

Auch der Oktober 2020 zeigt, trotz der im Oktober stattgefundenen Herbstferien, das ganze 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. Sie 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.

Trotz der geringen Flugbewegungszahlen hat Fraport zum 8.Juli 2020 die Nordwestlandebahn wieder geöffnet und seit dem 15. Oktober 2020 auch die Startbahn West. Die Verkehrszahlen, hier insbesondere die relevanten Flugbewegungszahlen, der ersten 10 Monate zeigen aber deutlich, dass beide Bahnen überhaupt nicht benötigt werden, **denn wir liegen mit den heutigen Flugbewegungszahlen auf einem Niveau von vor 1983, also sogar noch vor der Eröffnung der Startbahn West im Jahr 1984!**

Fraport will unbedingt Normalität verbreiten, die aber noch lange nicht eintreten wird. Die Nord West-Landebahn und die Startbahn West offenhalten, heißt Geld zum Fenster herauszuwerfen, denn das alleinige Offenhalten der beiden Bahnen kostet einiges Geld, welches an anderer Stelle viel sinnvoller eingesetzt werden könnte. So wäre es sinnvoller, sie soweit möglich als Parkplatz für die vielen überflüssigen Flieger zu nutzen, damit könnte Fraport zusätzliche Einnahmen generieren.

Deshalb bleibe ich dabei, Fraport handelt, 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 die nicht notwendige Wiedereröffnung der Nord-West-Landebahn und der Startbahn West sowie das Konzept

von Terminal 3 gründlich auf den Prüfstand gestellt werden müssen.

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, 12.11.2020

Wolfgang Heubner

Ein Wort in eigener Sache: Die BBI-Nachrichten brauchen konstruktive Kritik, Unterstützung und Ermutigung

Mit dieser Ausgabe liegt nun die zweite 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

Jede und jeder kann mithelfen: Kommunikation und Zusammenhalt im Bündnis der Bürgerinitiativen stärken

Seit Erscheinen der ersten Ausgabe der BBI-Nachrichten haben sich mehr als 50 Mitstreiterinnen und Mitstreiter bei uns gemeldet, um in unseren Mailverteiler aufgenommen zu werden, mit dem wir im 10. Jahr nach der Eröffnung der Nordwestbahn in den schwierigen Zeiten von Corona den Zusammenhalt im Bündnis festigen und erweitern wollen.

Wegen der Pandemie mussten seit Februar die für uns alle von einem zum anderen Tag sehr viel schwieriger geworden, in Verbindung zu bleiben, den gemeinsamen Zusammenhalt zu spüren und zu stärken.

Die ersten Erfolge geben uns recht. Darum machen wir weiter und bitten um Unterstützung..

Was ist konkret zu tun? Wer mitmachen möchte und das noch nicht getan hat, schickt eine kurze Mail an die Adresse mailverteiler@flughafen-bi.de Gleichzeitig bitten wir alle unsere Leserinnen, in ihrem persönlichen Umfeld unser Projekt bekannt zu machen und die Information weiterzugeben, wie man sich dem Mailverteiler anschließen und dadurch unseren Flughafenprotest erhalten und ausbauen kann.

Das BBI-Sprecher*innenteam
Ina Hauck, Knut Dörfel, Michael Flörsheimer

Und hier noch eine Erinnerung: Jeden Montag 18.00 Uhr ist BBI-Forum für alle Interessierten, online als Video- und Telefonkonferenz. Einfach anmelden mit einer Mail an flughafen-bi@posteo.de.

Impressum: „BBI-Nachrichten 11/2020 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