

Rückblick 2024 – Ausblick 2025

„Das wärmste Jahr seit Messbeginn. Im Jahr 2024 lag die mittlere globale Temperatur 1,6 Grad Celsius über dem vorindustriellen Niveau. Neue Klimadaten zeigen weitere Höchstmarken“ leitet die Neue Zürcher Zeitung am 15.1.2025 einen ganzseitigen Artikel zur Klimaentwicklung ein. Zwei Seiten davor am selben Tag in der gleichen Zeitung ganz unten eine kurze Nachricht: „(dpa) Großbritanniens größter Flughafen, London-Heathrow hat einen Passagierrekord verzeichnet. Im vergangenen Jahr seien rund 83,9 Millionen Fluggäste gezählt worden – das seien drei Millionen mehr gewesen als im bisherigen Rekordjahr 2019, teilte der Flughafenbetreiber mit. Im Vergleich zu 2023 waren es 4,7 Millionen Passagiere mehr. Die Betreiber von Heathrow erwarten, dass die Passagierzahlen in diesem Jahr weitersteigen. Gerechnet wird mit 84,2 Millionen Passagieren.“

Trockenheit und Überschwemmungen, Wirbelstürme und Flächenbrände ungeahnten Ausmaßes rund um den Globus, fortschreitende Gewalt im Innen- und Außenverhältnis der Staaten, zunehmende Gewalt auch im Alltag. Polarisierung wohin der Blick fällt. Rückzug ins Private, Radikalisierung auf der Strasse und im politischen Feld. Die Zunahme extrem rechter und rechtsradikaler Regierungen nicht nur in den USA und Asien, auch in Europa demonstriert eine fortschreitende Haltung und Politik des „weiter so, jetzt erst recht!“. Je sichtbarer die katastrophalen Folgen eines „Weiter so“ werden, desto stärker die Abwehrreflexe gegen eine Veränderung der Produktions- und Lebensweise.

In einer solchen Situation ist der Einsatz für ein klimaschonendes und solidarisches Zusammenleben nicht einfach, aber umso dringender. Das BBI hat in den letzten Jahren versucht, die solidarische Zusammenarbeit auf unserem Gebiet, dem Kampf gegen die gesundheits- und klimaschädlichen Folgen des Luftverkehrs, zu stärken und voranzubringen. Wir haben dies seit 2022 mit den Schwerpunkten „Verbot von Kurzstreckenflügen und Nachtflügen an Flughäfen“ in Angriff genommen und wir denken, nicht ohne Erfolg. Dabei haben wir die Arbeit vor Ort nicht vernachlässigt, wie etwa die Aktivitäten gegen das Flachstartverfahren zeigen.

2024 gab es über das Jahr verteilt sechs Aktionen, die den Widerstand gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs im öffentlichen Raum wieder verstärkt sichtbar gemacht haben. Am 18. Januar haben wir, das heißt 40 Mitglieder und Unterstützer*innen des BBI bei Eis und Schnee vor dem Hessischen Landtag in Wiesbaden demonstriert, was wir von der neuen CDU/SPD Landesregierung und ihren Vorstellungen zu Luftverkehr halten: nichts! Im Laufe des Jahres hat der für den Luftverkehr zuständige SPD-Minister Mansouri dann bewiesen, dass es beim Tempo der Anpassung an die Positionen der Luftverkehrsindustrie durchaus noch schneller geht als bei seinem grünen Vorgänger.

Am 15. März folgte im Terminal 1 des Frankfurter Flughafens die Solidaritätskundgebung mit dem landesweiten Aktionstag für „caps and limits“ in Frankreich, der neben uns durch Aktivitäten an weiteren europäischen Großflughäfen unterstützt wurde.

Am 3. April zeigten wir Flagge auf dem Frankfurter Römer beim Ostermarsch und aus Anlass des 40. Jahrestags der Eröffnung der Startbahn West gab es am 11.4. einen Ortstermin an der Startbahn mit Interviews der langjährigen Mitkämpfer*innen Monika Wolf, Knut Dörfel und Michael Wilk durch den Hessischen Rundfunk.

Zum „Tag gegen Lärm“ am 24.4. gab es im Gegensatz zu 2023, als wir gemeinsam vor dem Römer demonstrierten, keine gemeinsame Veranstaltung mit der „Stabsstelle Fluglärm“ der Stadt Frankfurt. An der stattdessen von der Stabsstelle veranstalteten Besichtigung einer Fluglärmmessstelle in Sachsenhausen nahmen die Sprecher*innen und weitere Mitglieder des BBI teil und stellten damit das Gros der Teilnehmenden. Ebenfalls im April beteiligten sich einige Mitglieder des BBI an der Zwei-Jahres-Mitgliederversammlung der BVF. Für die Anträge des BBI gab es bei den insgesamt etwa 25 anwesenden stimmberechtigten Mitgliedern keine Mehrheit.

Die Hauptversammlung der Fraport fand am 25. Mai erstmals wieder in Präsenz am Flughafen statt. Wir führten im Terminal 1 deshalb eine „Mahnwache“ durch und verteilten Flugblätter am Eingang des Versammlungsraums.

Am Ende des letztjährigen Ausblicks auf 2024 heißt es: „Gemeinsam und an einem gleichen Tag für ein Nachtflugverbot an Flughäfen und gegen Kurzstreckenflüge und/oder Demonstrationen über Ländergrenzen hinaus im Herbst durchzuführen, mit Beteiligung von Initiativen etwa aus Italien, Frankreich, Spanien, Portugal und England kann eine realistische Perspektive sein. Wir sollten es versuchen“. Wir haben es versucht, und wie wir meinen, durchaus erfolgreich.

Ab Juni begannen wir im Sprecher*innenteam mit Überlegungen wie wir am besten die internationale Zusammenarbeit stärken und gemeinsames Handeln über Grenzen hinweg demonstrieren könnten. Wir sind zu dem Schluss gekommen, den 13. September zum „Internationalen Tag für Nachtflugverbot an Flughäfen“ gemeinsam mit allen luftverkehrskritischen Initiativen, die dies unterstützen, zu erklären.

Auf die Forderung nach Verbot von Kurzstreckenflügen haben wir verzichtet, da wir ein möglichst breites Bündnis auf Basis einer für alle akzeptablen Grundlage herstellen wollten. Diese Grundlage haben wir mit einer knappen, die wesentlichen Begründungen für ein Nachtflugverbot an Flughäfen zusammenfassenden „Erklärung/Declaration“ geschaffen. Ende Juli gingen wir damit an die luftverkehrskritische Öffentlichkeit und die Resonanz war überwältigend. 131 Initiativen haben mit uns den 13. September zum Internationalen Tag für Nachtflugverbot an Flughäfen erklärt, davon 116 mit ihren Logos. Die meisten Erklärungen kamen neben Deutschland aus England, Frankreich und den Benelux-Staaten. Aber auch aus Griechenland, Spanien, Portugal, Südamerika, USA und Australien, sogar aus Tavalu, einem kleinen Inselstaat im Pazific, dessen höchste Erhebung 15 Meter misst und der nicht zu Unrecht wirkliche Existenzsorgen hat.

Für die Kampagne haben wir Aufkleber auf Deutsch, Englisch und Französisch herstellen lassen. Eine Vorlage auf Spanisch hatten Mitkämpfer*innen für eine eigene Herstellung vor Ort angefordert und natürlich auch bekommen. Dem Stay Grounded Team haben wir für Unterstützung zu danken, die zwar anfänglich etwas zögerlich, aber nach den ersten 50 Unterzeichnenden und besonders kurz vor dem 13.9. dann umso stärker war. Am 13.9. schlossen wir die Kampagne für 2024 - wie an etlichen anderen Flughäfen im In- und Ausland (u.a. Leipzig, Athen, Montpellier, Paris/Ile-de-France, Bristol, Leeds, Dublin, Melbourne) - mit einer Kundgebung ab. An der Demonstration im Terminal 1 des Flughafens Frankfurt nahmen ca. 70 Personen teil.

Anlässlich des 13. Jahrestags der Eröffnung der Landebahn Nordwest riefen wir für den 21.10.2024 zur 311. Montagsdemonstration im Terminal 1 des Flughafens auf. Es war die erste Montagsdemonstration seit der Unterbrechung wegen Corona im Februar 2020.

Mit 95 Teilnehmenden knüpfte sie an die durchschnittliche Zahl der letzten beiden Jahre vor der Pandemie an und zeigte mit der Teilnahme vieler bekannter Gesichter den Wunsch, diese symbolträchtigen Veranstaltungen im Flughafen nicht gänzlich aufzugeben – auch wenn eine wöchentliche Wiederholung kaum absehbar ist. Aber als dauerhafte Form des jährlichen Anlasses möglicherweise schon.

Mit dem sehr guten Beitrag von Ursula Pirkl aus Büttelborn auf der Kundgebung am 21.10. wurde der „öffentliche Startschuss“ des vom BBI unterstützten Kampfs gegen das Flachstartverfahren auf der Startbahn West gegeben. Die Gemeinde Büttelborn kämpft seit Jahren gegen den unerträglichen Lärm des vollkommen unnötigen Flachstartverfahrens, das die Einwohner*innen extrem belastet. Mit Unterstützung Berthold Fulds und Horst Bröhl-Kerners Expertise, den umfangreichen Untersuchungen Ursula Pirkls und der entschlossenen Haltung der Gemeindevertretung von Büttelborn ist es gelungen, in Öffentlichkeit und Fluglärmkommission zumindest ansatzweise in die Offensive zu kommen. Auf der FLK-Sitzung am 4.12.24 nahmen die Gegengutachten zu einem affirmativen „Gutachten“ des FFR (Forum Flughafen und Region) breiten Raum ein.

Eine sonst übliche Behinderung ausführlicher Kritik an Positionen von FFR und FLK-Vorstand blieb aus und Zustimmung zur Forderung, das Flachstartverfahren zu beenden, nahm zu – auch wenn es hier noch keine abschließende positive Entscheidung gab. Die Auseinandersetzung um das Flachstartverfahren gewinnt seine Stärke aus der Zusammenarbeit von Gemeinde und BBI. Sie wird fortgesetzt.

Nicht unerwähnt – ohne Anspruch auf Vollständigkeit - sollen die Saalveranstaltungen bleiben, die von einzelnen BIs initiiert oder durchgeführt wurden, wie die Veranstaltung „Fluglärm macht krank – strengere Grenzwerte jetzt gesetzlich festlegen“ am 26. Juni 2024 in Mainz mit über 100 Teilnehmenden oder die Veranstaltung zum passiven Fluglärmschutz in Offenbach am 18.12.24 mit ca. 35 Teilnehmenden.

Es wurden 12 Pressemitteilungen veröffentlicht: zur Kundgebung am Hessischen Landtag (15.1.24), „Keine Lufthansaflüge für Temu“ (29.2.24), „Ungenügender Schutz vor Fluglärm“ anlässlich des UBA/RP-Berichts (2.3.24), Aufruf zur Solidariätskundgebung mit den Protesten in Frankreich (10.3.24), zur Fraport Hauptversammlung (16.5.24), zu Flugroutenverschiebung im Südosten (11.7.24), zum „Lärmaktionsplan“ (5.8.24), „Internationaler Tag für Nachtflugverbot an Flughäfen“ (9.9.24), 13 Jahre Nordwest-Bahn/311. Montagsdemonstration (7.10.24), „Büttelborn wehrt sich gegen Fluglärm“ (25.11.24), zum Flachstartverfahren/FLK-Sitzung am 4.12.24 (8.12.24) und zur neuen Entgeltordnung am Flughafen Frankfurt (20.12.24).

Wir haben von Januar bis Dezember zehn Delegiertenversammlungen durchgeführt mit einer durchschnittlichen Teilnehmer*innenzahl von 8,4 Personen. Das war etwas mehr als 2023 (7,5) und 2022 (8,0).

Eine entscheidende Grundlage unserer Arbeit ist das montägliche BBI-Online-Forum. Es tagte im vergangenen Jahr 49 (!) mal, mit durchschnittlich 14,5 Teilnehmenden. Am Online-Forum nehmen Mitstreiter*innen teil, die mit ihrem unterschiedlichen Fachwissen und ihrem Engagement vor Ort sowie bei unseren gemeinsamen Aktivitäten die Basis dafür sind, dass trotz schwierigem Umfeld unsere luftverkehrskritische Arbeit forgeföhrt werden kann und sie bilden das Rückgrat für unsere über das unmittelbare Umfeld hinausgehenden Initiativen auf nationaler und internationaler Ebene.

Ausblick

Es ist zu erwarten, dass eine neue Bundesregierung nichts Substantielles gegen die gesundheits- und klimaschädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs unternimmt, im Gegenteil. Ob sich der „Nachholbedarf“ der Ferienfliegerei einer Sättigung nähert, bleibt abzuwarten, ebenso wie die Folgen der allgemeinen Teuerung bei gleichzeitiger relativer Verarmung breiter Bevölkerungsteile. Angesichts der immer unübersehbareren Klimafolgen auch in den sog. entwickelten Ländern sollte man einen wachsenden Widerstand gegen die herrschende Politik zumindest bei den „aufgeklärten“ Teilen der Bevölkerung nicht gänzlich ausschließen.

Auf regionaler Ebene wird die Auseinandersetzung um das Flachstartverfahren weiter eine Rolle spielen, jedenfalls sollten wir alles dafür tun. Auf nationaler Ebene müssen wir uns besonders für eine verstärkte Zusammenarbeit der Initiativen bemühen, die an ihren Standorten weiterhin aktiv sind, auf internationaler Ebene steht auf jeden Fall der „2. Internationale Tag für ein Nachtflugverbot an Flughäfen“ am Samstag, 13.9.2025 an. Ansonsten natürlich der „Tag gegen Lärm“, die Fraport HV und die „312. Montagsdemo“ im Oktober – sofern wir sie am 14. Jahrestag der Eröffnung der Nordwest Landebahn durchführen wollen.

Und wie auch für 2024: wir wünschen uns und allen, die sich in der Auseinandersetzung mit dem Luftverkehr befinden, weiterhin Ausdauer und letztlich natürlich viel Erfolg!

i.A. des Sprecher*innenteams
Michael Flörsheimer
23.1.2025

