

Rückblick 2022 – Ausblick 2023

2022 wurde wesentlich durch den Überfall des Putin-Regimes auf die Ukraine und dessen ökonomische und soziale Folgen geprägt. Hinzu kamen die noch immer existierende Corona-Pandemie und die immer deutlicheren Folgen des Klimawandels. Drastische Teuerungen bei Energie und Lebensmitteln, Geldentwertung durch Inflation, bestimmten das gesellschaftliche Umfeld, in dem auch wir uns bewegten – und immer noch bewegen.

Und was zumindest mittelbar Auswirkungen auf soziale Bewegungen hat, auch auf die Luftverkehrskritischen.

Die Folgen des Klimawandels und die Maßnahmen, ihn zu stoppen gerieten in den Hintergrund – trotz aller gegenteiliger Verlautbarungen. „Greenwashing“ war und ist nach wie vor der Versuch, das „weiter so“ zu kaschieren. Aber die unmittelbare, direkte und offene Abkehr von Teilen der zumindest beabsichtigten Klimapolitik, wie der endgültige Ausstieg aus der Atomenergie und der massive Ausbau alternativer Energieerzeugung zu Lasten von Kohle und Gas, wick einer „Politik der Zwangslage“.

Eine „Zwangslagenpolitik“ hinter der Vieles fast gänzlich in den Hintergrund trat, was noch als Hoffnungen mit dem Ausgang der Bundestagswahl 2021 verbunden war.

Gleichzeitig wurden eklatante Widersprüche in der Klimapolitik noch sichtbarer, trotz aller Versuche sie permanent zu dethematisieren. Das gilt insbesondere für die Verkehrspolitik und dort dem Tempolimit auf Autobahnen. Die „Letzte Generation“ hat das mit ihren beiden Forderungen „9-Euro-Ticket“ und „Tempo 100 auf Autobahnen“ auf den Punkt gebracht und mit ihren oftmals als „bescheiden“ denunzierten Forderungen die wunden Stellen der Klimapolitik der Bundesrepublik wirksam deutlich gemacht.

Die luftverkehrskritische Bewegung hat sich angesichts der allgemeinen Situation widersprüchlich entwickelt.

Die einzelnen Initiativen an den Flughafenstandorten schwächeln, das gilt auch für das BBI.

Erfolgreiche Aktionen wie die Blockade von Privatjets am Flughafen Schiphol/Amsterdam ändern an dieser Tatsache leider nichts.

Auf der anderen Seite haben kritische Einstellungen zur Fliegerei zugenommen, das gilt insbesondere für die Haltung zu Kurzstreckenflügen. Hieran hat das BBI, das mit seiner Kampagne gegen Kurzstreckenflüge bereits 2020 begann, durchaus einen Anteil. Noch vor der Bundestagswahl im Herbst 2021 gab es teils heftige Auseinandersetzungen um unsere Position, die als zu weitreichend abgelehnt wurde. Inzwischen ist die Forderung „Kurzstrecken unter 600 km untersagen“ in breiten Kreisen verankert. Die BVF hat diese Forderung übernommen und niemand, der sich nicht dem Vorwurf des Opportunismus unterziehen will, wünscht sich noch „bis zu 4 Stunden Fahrzeit mit der Bahn“ als Grundlage, auf Kurzstreckenflüge zu verzichten resp. sie zu untersagen.

Der Kampf gegen Kurzstreckenflüge, untrennbar verbunden mit den Bemühungen um eine verbesserte Zusammenarbeit und einem gemeinsamen Handeln der luftverkehrskritischen Initiativen bestimmte auch wesentlich die Aktivitäten des BBI 2022. Ein Treffen der Initiativen hatten wir schon 2021 ins Auge gefasst, im Frühjahr 2022 dazu mobilisiert und am 11. u. 12. Juni in Frankfurt durchgeführt. Es nahmen mehr als 40 Personen teil, darunter Vertreter*innen von fünf Standorten (Berlin, Leipzig, Münster-Osnabrück, Friedrichshafen und Frankfurt) sowie Nürnberg (online). Es wurde eine gemeinsame Resolution verabschiedet, die auch das nächste Ziel benannte, einen Aktionstag am 17. September mit möglichst vielen gleichzeitigen Aktionen an verschiedenen Flughäfen.

Am 17. September fanden Kundgebungen am BER in Berlin, an den Flughäfen Leipzig, Münster-Osnabrück und Frankfurt statt. Pressemitteilungen/Solidaritätsadressen gab es auch aus Hamburg, Köln und Düsseldorf.

An der Kundgebung im Frankfurter Flughafen, die über 100 Teilnehmer*innen zählte, haben sich mehrere Vorstandsmitglieder der Bundesvereinigung gegen Fluglärm BVF beteiligt, Carl Ahlgrimm,

Präsident der BVF hielt neben Monika Wolf, Wolfgang Heubner, Knut Dörfel und Erwin Stuffer einen Redebeitrag. Die Reden können auf der BBI-Homepage www.flughafen-bi.de komplett angesehen und gehört werden. Es gab eine gute Presseresonanz und Filmbeiträge im HR, SWR und rbb. Unsere Bemühungen zur Delegitimierung der Kurzstreckenflüge gingen auch weit über den Kreis der luftverkehrskritischen Initiativen hinaus. Im Januar 2022 wurden die Ergebnisse einer Befragung von ca. 240 Unternehmen und Institutionen im Rhein-Main-Gebiet veröffentlicht. Die Unternehmen wurden nach ihrer Haltung zu Flugreisen innerhalb Deutschlands und auf kürzeren Distanzen in Europa befragt. Dem Fragebogen lag ein Faktenblatt bei, in dem nachgewiesen wurde, dass in den beispielhaft ausgewählten Verbindungen zwischen Frankfurt und Hamburg, Berlin und München bezüglich der Kriterien Preis, Zeitdauer und CO₂-Ausstoß bei allen drei Kriterien die Zugverbindung vorteilhafter gegenüber der Flugverbindung ist. Die Ergebnisse lassen sich ebenfalls auf unserer Homepage nachlesen.

Eine weitere Kundgebung im Terminal 1 des Flughafens fand am 21. Oktober aus Anlass des 11. Jahrestags der Eröffnung der Nordwest-Landebahn mit ähnlich vielen Teilnehmer*innen statt, vorbereitet und durchgeführt wesentlich von unseren Mainzer Mitgliedern, inklusive Wein aus Rheinhessen für alle – wie bei den Mainzern fast schon üblich.

Wichtig war uns die Zusammenarbeit und Unterstützung mit und in der Klimabewegung, die Teilnahme an den Klimastreiks im Frühjahr und Herbst in Frankfurt, der Fahrraddemo „Fecher bleibt“ gegen die Abholzung des Fechenheimer Walds mit einem Redebeitrag von Monika Wolf vor Ort am 30. April, die Verlesung einer Solidaritätsadresse durch einen unserer Sprecher*innen bei der Demonstration „Transform LEJ“ in Leipzig am 30. Juni und das Zusammentreffen mit der Anti-AKW-Fahrradtour durch Deutschland am 15. August in Mörfelden-Walldorf unter dem Motto „Anti-AKW-trifft Anti-Flugverkehrs-Bewegung“.

Am Flughafen Frankfurt verabschiedete sich Anfang April Ryanair nachdem die finanziellen Vorteile, die ihr bei den Gebühren gewährt worden waren, ausliefen. Nicht verschwunden sind die Ultrafeinstaubbelastungen mit denen wir uns kritisch das ganze Jahr über beschäftigen mussten, ebenso die zunehmenden Verstöße gegen die Nachtflugbeschränkungen und das unsägliche Flachstartverfahren.

Es wurden neun Pressemitteilungen veröffentlicht: zur Propagandaoffensive Richtung Jugendlicher durch das UNH (2.2.22), zum „Tag gegen den Lärm“ (25.4.22), dem Bundesweiten Treffen luftverkehrskritischer Initiativen in Frankfurt am 11./12. Juni (8.6.22), Ankündigung der gemeinsamen Protestaktion am 17. September (21.6.22), zur Kundgebung selbst am Flughafen am 17.9. (8.9.22), zu 11 Jahre Nordwest-Landebahn (18.10.22), „Schließung von Terminal 2 ? Terminal 2 und 3 sind überflüssig!“ (9.12.22) und eine PM zu den ständigen Ausnahmegenehmigungen für Flüge während der Nachtflugbeschränkungen (20.12.22).

Wir haben von Januar bis November 9 Delegiertenversammlungen durchgeführt, mit einer durchschnittlichen Teilnehmer*innenzahl von 8 Personen. Das ist ein Rückgang von 40-50% gegenüber der Zeit vor Corona. Alle DVs fanden Online statt.

Das BBI-Online Forum, das es seit März 2020 durchgehend (!) bald seit drei Jahren gibt, hat sich zum wichtigsten und offensichtlich zeitgemäßen Ort der Debatte und des Zusammenhalts im BBI entwickelt. Hier können Grundsätzliches ebenso wie Detailfragen in einem eher informellen Treffen thematisiert und besprochen werden. Das Forum wird von wöchentlich ca. 15- 18 Teilnehmer*innen getragen, es steht allen Interessierten offen. Teilnehmer*innen kommen aus den Räumen östlich, nördlich, südlich und westlich des Flughafens und natürlich aus Frankfurt.

Wichtige Entscheidungen werden nach wie vor per Abstimmung auf den BBI-Delegiertenversammlungen getroffen. An den DVs können alle Mitglieder teilnehmen, abstimmungsberechtigt sind allerdings nur die Delegierten der BIs. Trotz der geringeren Teilnehmer*innenzahl halten wir die Aufrechterhaltung bestimmter formeller Strukturen, wie

abgestimmte Entscheidungen, Wahlen und Finanzberichte in und für demokratische Verhältnisse notwendig.

Ein Nachtflugverbot und ein Ende der Kurzstreckenflüge durchzusetzen, benötigt einen langen Atem. An vielen Flughäfen gibt es noch nicht einmal Nachtflugbeschränkungen, geschweige ein Nachtflugverbot in der gesetzlichen Nacht von 22.00 Uhr bis 6. 00Uhr. Ein besonders schlimmes Beispiel ist der Flughafen Leipzig. Deshalb wird auch **2023** der Kampf über ein Nachtflug- und Kurzstreckenverbot einen wesentlichen Teil unserer Anstrengungen darstellen. In Hessen stehen zudem Landtagswahlen an. Der „Tag gegen Lärm“, die Hauptversammlung der Fraport, der Jahrestag der Eröffnung der Nordwest-Landebahn gehören zu den regelmäßig mit Aktivitäten wahrgenommenen Terminen und werden es auch dieses Jahr wieder sein. Die Mitarbeit bei transnationalen Initiativen, etwa Stay Grounded, dessen Mitglied wir sind, sowie den Aktionen der Klimabewegung werden wir fortsetzen und wo möglich intensivieren.

Der 5. März diesen Jahres ist der 25. Jahrestag der Gründung unseres Bündnisses, des BBI, dessen Wurzeln bis zur ersten BI-Gründung gegen den Flughafen ausbau in Mörfelden-Walldorf in den 1960er Jahren zurückreichen. Ihren frühen Höhepunkt hatte die luftverkehrskritische Bewegung mit dem Kampf gegen die Startbahn West 1980/82. Schon damals gab es ein Bündnis der BIs mit Vollversammlungen, einem Delegiertenrat und einer Zeitung („Umwelt Express“) - mit einer für heutige Verhältnisse fast unvorstellbaren Auflage von 500.000 Exemplaren. Das gesellschaftliche Umfeld in dieser „Zeit des Übergangs“ zwischen wohlfahrtsstaatlicher Nachkriegszeit und Neoliberalismus war allerdings ein gänzlich anderes. Es sollte jedoch nicht vergessen werden, bereits damals spielte der Kampf gegen Umweltzerstörung und der damit verbundenen Klimaauswirkungen in unserer Bewegung eine wichtige Rolle.

Mit den staatlichen Vorbereitungen eines weiteren Ausbaus des Flughafens (Nordwestbahn/ Terminal 3) ab den 1990er Jahren sahen die noch aktiven BIs die Notwendigkeit, sich wieder fester zusammenzuschließen und gründeten am 5.3.1998 das BBI.

Das eigentlich Bemerkenswerte ist allerdings die Tatsache, dass wir seit nunmehr 25 Jahren nicht nur auf dem Papier existieren, sondern kontinuierlich und ohne Unterbrechungen unseren Kampf gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs geführt haben und weiter führen werden.

Das ist schon Grund, ein wenig stolz zu sein!

Wir wünschen uns und allen die sich in der Auseinandersetzung mit dem Luftverkehr befinden, weiterhin Ausdauer und letztlich natürlich viel Erfolg!

Sprecher*innenteam des BBI

Monika Wolf, Knut Dörfel, Michael Flörsheimer, Wolfgang Heubner

www.flughafen-bi.de