



## Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

Mitglied im Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI)  
"Kein Flughafenausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr"  
und im Netzwerk "Stay Grounded"



10.04.2024

### 40 Jahre Startbahn West

Vor 40 Jahren, am 12. April 1984, wurde die [Startbahn 18 West](#) am Flughafen Frankfurt in Betrieb genommen - ganz ohne die sonst bei solchen Gelegenheiten unvermeidlichen Feierlichkeiten. Zu gross war der Widerstand gegen dieses Projekt in der Region gewesen, zu viele Menschen waren dagegen auf die Strassen und in den Wald gegangen - und zu brutal hatte der Machtapparat aus Politik und Polizei die Konzerninteressen dagegen durchgeprügelt, als dass sich irgend jemand eine öffentliche Feier getraut hätte. Die Zeichen standen überwiegend auf Befriedung.

Die gelang dann auch weitgehend. Neben einer [satirischen Eröffnungsveranstaltung](#) der BIs anlässlich der Inbetriebnahme gab es am 14.04. noch einmal eine grössere "Sonntagsdemo" mit rund 15.000 Teilnehmer\*innen, danach flauten die Aktivitäten immer weiter ab.

Der aktivistische Teil der Bewegung setzte die Strategie der "Nadelstiche" am Startbahngelände noch einige Zeit fort, bis nach den tödlichen Schüssen auf zwei Polizeibeamte anlässlich einer [Jubiläumsaktion](#) zum Jahrestag der Hüttendorf-Räumung am 02.11.1987 auch damit Schluss war.

Inzwischen sind die Ereignisse von damals wohl nur noch denen präsent, die direkt daran beteiligt waren. Die Tradition der [Sonntagsdemos](#) lebte im Widerstand gegen den Bau der Nordwestbahn nochmal auf, und vor zehn Jahren haben die Stadt Mörfelden-Walldorf, einst Zentrum des Widerstands, und die dortigen BIs auch noch eine [eigene Veranstaltung](#) zu diesem Jahrestag gemacht. Heute aber wird er in den Medien eher wie ein Ereignis abgehandelt, das Stoff für den Geschichtsunterricht oder eine Museumsausstellung liefert.

Was aus der Geschichte der Bewegung gegen die Startbahn West zu lernen wäre, hat schon mal vor drei Jahren anlässlich anderer [Jahrestage](#) eine Rolle gespielt. Im Herbst 2021 jährt sich einer der wenigen juristischen Erfolge der Bewegung und zwei Niederlagen. Das von der Landesregierung bekämpfte "Mediations-Nachtflugverbot" konnte vor Gericht verteidigt werden und trat 2011 in Kraft, allerdings zusammen mit der Eröffnung der Nordwestbahn, einem wesentlichen Schritt der neuen

Grafik



*„Luftansicht des Frankfurter Flughafens, um 1984“,  
in: Historische Bilddokumente <<https://www.lagis-hessen.de/de/subjects/idrec/sn/bd/id/164-054>>  
(Stand: 28.8.2018)*

Ausbaurunde. Und vierzig Jahre vorher, am 02.11.1981, wurde mit der brutalen Räumung des Hütten-dorfs auf dem Startbahngelände die Hauptbauphase der 18 West eingeleitet.

Der recht unterschiedliche Umgang mit diesen Ereignissen sowie die Tatsache, dass sich Anfang 2021 eine der ältesten Strukturen des Widerstands gegen den Flughafenausbau, die "Interessengemein-schaft gegen Fluglärm (IGF)" [aufgelöst](#) hatte, waren damals schon Anlass für [Betrachtungen](#) über den aktuellen Stand der Widerstands-Bewegung. Die [Rede](#) anlässlich des 12. Jahrestages der Inbetrieb-nahme der Nordwestbahn im Herbst letzten Jahres war ein Versuch, daraus Schlussfolgerungen zu ziehen.

Die Diskussionen im Vorfeld des aktuellen Jahrestages machten aber sehr deutlich, dass die wesent-lichen Fragen nach wie vor unbeantwortet sind. Welche Lehren aus der Startbahn-Bewegung für heute zu ziehen sind und wie der Kampf gegen die weitere Expansion des Flughafens und des Luftverkehrs erfolgreicher geführt werden könnte, ist nach wie vor offen.

Fragt man stattdessen zunächst, welche Bedeutung dieser Ausbauschritt eigentlich hatte, fällt die Antwort leichter. Die Startbahn West hat wesentlich dazu beigetragen, die Kapazität des Flughafens zu erhöhen, obwohl sie betrieblich gesehen wohl die dümmst-mögliche Variante einer Erweiterung war. Nur für Starts in eine Richtung nutzbar, erfüllt sie nur ein Viertel der Aufgaben, die eine Bahn normaler-weise hat (Starts und Landungen in beide Richtungen). Quer am Ende des Haupt-Bahnsystems ge-legen, muss der Zubringer-Verkehr die anderen Bahnen kreuzen, was insbesondere bei Landungen aus Westen zu Verzögerungen und Staus führt. Empfindlich für zu starke Rückenwinde aus Norden, ist das Risiko eines Ausfalls bei bestimmten Wetterlagen recht hoch.

Dass sie trotzdem so gebaut wurde, weil anderer Platz nicht zur Verfügung stand, macht klar: FRA sollte trotz der völlig ungeeigneten Lage in einem Ballungsgebiet zum zentralen deutschen Hub ausge-baut werden, und mit dem Bau der Startbahn West wurde diese Entscheidung ein Stück weiter in Beton gegossen und damit schwieriger zu korrigieren. Dass dann 25 Jahre später eine betrieblich ebenso fragwürdige vierte Bahn in den Kelsterbacher Wald betoniert wurde, war nur noch eine weitere traurige Konsequenz.

Damit wird es aber immer unwahrscheinlicher, dass der lokale Widerstand in der Rhein-Main-Region wesentliche Änderungen in der Rolle von FRA im Flughafen-System der Bundesrepublik erzwingen könnte, selbst wenn es gelänge, eine neue Bewegung in der Dimension der Startbahnbewegung der frühen achtziger Jahre zu organisieren (wovon wir meilenweit entfernt sind). Fraport wird ihre Position aggressiv verteidigen und auszubauen versuchen, und sie hat breite Unterstützung der etablierten politischen Kräfte dafür - jedenfalls solange, bis das Wachstum des Luftverkehrs generell an Grenzen stösst. Das könnte durch eine rationale gesellschaftliche Entscheidung bewirkt werden - wird aber sehr viel wahrscheinlicher durch die Wirkung äusserer Einflüsse, speziell der Auswirkungen der [eskalieren-den Klimakatastrophe](#), geschehen.

Auf dem Weg dahin bleibt der Bewegung im Wesentlichen nur, als [gute Demokraten](#) in der Tradition der Startbahn-Bewegung die Entwicklungen zu begleiten, Mißstände aufzudecken, die [negativen Folgen des Flugverkehrs](#) zu benennen, [Lügen](#) und [Greenwashing](#) zu entlarven, kurz also, [zu sagen, was ist](#). Kleine Erfolge, wie Verbesserungen beim Schallschutz, gewisse Reduktionen bei den Schadstoff-Immissionen, Blockaden besonders belästigender oder riskanter Flugverfahren etc. sind denkbar - grössere Veränderungen können, wenn überhaupt, dann nur im Bündnis mit anderen Bewegungen erzielt werden.

Auch das aber setzt fundierte Analysen der aktuellen Entwicklungen, präzise Argumentationen und Hartnäckigkeit voraus - Dinge, die der aktuellen Bewegung allzu oft fehlen. Das aber kann man aus allen erfolgreichen Bewegungen, wie z.B. auch der Anti-AKW-Bewegung, lernen. Es ist harte Arbeit, den Gegner immer wieder mit wissenschaftlichen, technischen und wirtschaftlichen Fakten zu konfron-tieren und seine Behauptungen zu widerlegen. Emotionale Empörung ist auch notwendig - reicht aber alleine bei Weitem nicht aus.

Quelle: [www.bi-fluglaerm-raunheim.de](http://www.bi-fluglaerm-raunheim.de), Aktuelles

Kontakt und v.i.S.d.P.:

Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim

Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher

Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim

Tel. +49 6142 22577

Mail [hbk@bifr.de](mailto:hbk@bifr.de)

Web [www.bi-fluglaerm-raunheim.de](http://www.bi-fluglaerm-raunheim.de)