



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"



06.01.2024 (Update 21.01.2024)

2024: Das nächste Chaos-Jahr ?

Zu Beginn des neuen Jahres zeigt der Luftverkehr viele Entwicklungen ähnlich denen [zu Anfang 2023](#). Das Wachstum soll weitergehen, und das Haupthindernis dabei ist derzeit immer noch die Unfähigkeit der handelnden Akteure der Luftfahrtindustrie selbst.



Fraport hat im gesamten Jahr 2023 so gut wie nie einen geordneten Flugbetrieb organisieren können. Zu Spitzenzeiten hat das [Chaos](#) nicht nur zu gewaltigen Verspätungen, sondern auch zu einer Vielzahl von zusätzlichen Belästigungen für die Anwohner geführt. Ursache war nicht zuletzt die Tatsache, dass Fraport [nach eigenen Angaben](#) ihren Personalbestand von 20.468 im September 2019 auf 15.814 im September 2023, d.h. um fast ein Viertel (22,7%) reduziert hat.

Lufthansa muss ihren Sommerflugplan 2024, der für die zu erwartende Nachfrage ausgelegt war, schon [wieder ausdünnen](#), weil nach wie vor massive "Engpässe beim Personal wie bei den verfügbaren Flugzeugen" existieren. Dabei sind die Personalengpässe [selbst verschuldet](#), weil LH während der Corona-Pandemie massiv Personal abgebaut und die eigene [Flugschule geschlossen](#) hat.

Trotzdem versucht das Management weiterhin, Personalkosten niedrig zu halten und die Konditionen der Beschäftigten [weiter zu verschlechtern](#) und riskiert dabei auch Konflikte mit [Piloten](#), [Flugbegleiter*innen](#) und [Bodenpersonal](#), die im Januar [in Streiks](#) münden könnten. Die Gewinnung neuen Personals wird daher sehr schwierig bleiben.

An Flugzeugen fehlt es vor allem deshalb, weil Flugzeughersteller und ihre Zulieferer die gleichen Fehler gemacht und somit die gesamte Lieferkette [von den Rohstoffen bis zum Endprodukt](#) in Gefahr gebracht haben. Dazu kommen vielfältige technische Probleme [bei Triebwerken](#) und Skandale um [minderwertige Materialien](#), [mangelnde Qualitätskontrollen](#) und [gefälschte Bauteile](#), die zu [Triebwerks-Rückrufen](#) in bislang ungekannten Ausmaßen geführt haben. Die Tendenz, mehr Profit auf Kosten der Sicherheit zu machen, hat auch in diesem Sektor schon [Menschen in Gefahr gebracht](#), aber grosse Katastrophen sind bisher zum Glück ausgeblieben.

Dazu kommen für Lufthansa auch noch Luxusprobleme, wenn z.B. wegen fehlender [Luxus-Bestuhlungen](#) brandneue Flugzeuge [vorübergehend stillgelegt](#) werden müssen.

Auch die **Deutsche Flugsicherung DFS**, die schon seit dem [Personalabbau](#) vor 10 Jahren permanent am Limit arbeitet und am Chaos der Vor-Corona-Zeit [erheblichen Anteil hatte](#), versucht, mit [Neueinstellungen](#) das Problem zu mindern. Aber auch [technische Lösungen](#) und Automatisierung sollen dazu beitragen.

"Wir müssen weg von der zentralen Rolle des Sprechfunks", meint der DFS-Chef, und viel mehr Daten automatisch übermitteln. Was das für die Sicherheit bedeutet, bleibt abzuwarten.

Wie die europäische Dachorganisation der Flugsicherungen EUROCONTROL [feststellt](#), hat auch das Wetter zunehmend Einfluss auf den Flugbetrieb und sorgt ebenfalls für Verspätungen, weswegen "das Eingrenzen der Wirkungen schlechten Wetters eine der Hauptprioritäten für 2024" (eigene Übersetzung) werden soll.

Dieses zunehmend "schlechte Wetter" ist natürlich überwiegend eine Folge der sich [entwickelnden Klimakatastrophe](#), die nicht zuletzt auch durch den Luftverkehr mitverursacht ist. Dennoch denkt die Luftverkehrswirtschaft nicht daran, ihrer Verantwortung dafür gerecht zu werden, und hält an ihren [völlig unbrauchbaren Klimazielen](#) fest.

Unmittelbar emissions-reduzierend wirkende **technische Fortschritte** gibt es auf dem Gebiet des Flugzeugbaus praktisch keine. Eine [Vorschau aufs kommende Jahr](#) benennt als Neuigkeiten ein [Überschallforschungsflugzeug](#), zwei Kampfhubschrauber und [neue Lufttaxis](#). Bei Passagierflugzeugen gibt es nur einige neue Varianten von zum Teil uralten Modellen, darunter auch der [Skandalflieger B737 MAX](#), der wegen Konstruktionsmängeln, die zu zwei Abstürzen geführt hatten, zwei Jahre lang am Boden bleiben musste und weiterhin von [Produktionsfehlern](#) und [Qualitätsmängeln](#) geplagt wird, die auch aktuell immer wieder zu [Unfällen](#) führen.

Zu den Fortschritten, die in den nächsten Jahren zu erwarten sind, gab es im letzten Sommer [interessante Aussagen](#). Der weltweite Flugverkehr soll in den nächsten 20 Jahren um 3,6 %/a wachsen, und das dafür notwendige Fluggerät wird nahezu ausschließlich aus Typen bestehen, die bereits heute fliegen - und dann noch 10 bis 20 Jahre weiter fliegen werden. Angekündigte Neuerungen im Bereich der Mittelstreckenjets bleiben dürftig. Airbus arbeitet zwar "an den Grundlagen für ein Passagierflugzeug mit Wasserstoff-Antrieb, das im Jahr 2035 fertig sein soll", will aber gleichzeitig "zwischen 2035 und 2040 einen vergleichsweise konventionellen Nachfolger für seine Mittelstreckenjets fertig haben", der dann wohl der Haupt-Umsatzbringer werden soll. Boeing kündigt gar keine neuen Technologien an, sondern setzt wie Airbus auf konventionelle Weiterentwicklungen, die "etwa 20 bis 30 Prozent weniger Sprit verbrauchen als das derzeitige Modell". Für die besonders klima-schädigende Langstrecke gibt es überhaupt keine Ansagen.

Es bleibt also dabei, dass die technische Entwicklung primär darauf ausgerichtet ist, Emissionen durch eine Reduzierung des Treibstoffverbrauchs pro Personen- oder Tonnen-Kilometer abzusenken - die einzige 'Klimaschutz-Maßnahme', die die Luftfahrtindustrie schon bisher aus eigenem Antrieb und mit Nachdruck verfolgt hat, weil sie direkt Kosten einsparen hilft. Weniger Emissionen heisst natürlich nicht nur weniger CO₂, sondern auch weniger sonstige Schadstoffe wie Stickoxide und Ultrafeinstaub. Dieses "Weniger" ist allerdings nur relativ. Durch das geplante Wachstum würde absolut von Treibhausgasen und **Schadstoffen** deutlich mehr ausgestossen als heute. Darüber hinaus ist auch zu befürchten, dass die alleinige Konzentration auf den Treibstoffverbrauch auch schon erzielte Fortschritte bei der Reduktion von Triebwerkslärm rückgängig macht, denn einige der möglichen neuen Techniken könnten deutlich mehr Krach machen. Leiser wird es dadurch wohl in keinem Fall.

Die Pläne der Luftverkehrswirtschaft gehen also allesamt in die falsche Richtung und drohen, die Schäden an Gesundheit, Umwelt und Klima weiter zu steigern. Ein Umsteuern könnte nur durch massive **politische Regulierung** dieses Sektors erreicht werden. Dafür fehlt allerdings derzeit noch auf allen Ebenen - Deutschland, Europa, International - eine Bewegung, die den dafür notwendigen Druck auf die politischen Kräfte und Institutionen erzeugen könnte.

Grösser wird nur der Druck durch die voraussichtlich [weiter steigenden Temperaturen weltweit](#) und die Zunahme der Zahl der Wetterextreme.

Es bleibt daher notwendig, immer wieder deutlich zu machen, dass diese drohende Katastrophe nur eingedämmt werden kann, wenn grundlegende Veränderungen stattfinden. Dafür können auch kleine Anlässe genutzt werden, wie beispielsweise die bevorstehende Inthronisierung einer hessischen Landesregierung, die die [negativen Entwicklungen noch beschleunigen](#) will.

Als Aufwärm-Übung für die kommenden Auseinandersetzungen bietet sich daher an eine Teilnahme an der

**[Protestkundgebung des Bündnisses der Bürgerinitiativen \(BBI\)](#)
in Wiesbaden am 18.01.2024 um 10.30 Uhr am Marktplatz
neben der Marktkirche gegenüber dem Hessischen Landtag**

**Menschen, Klima und Umwelt vor Profite!
Nein zum Koalitionsvertrag von CDU und SPD!**

Dabei gibt es sicherlich viele gute Gründe, gegen diesen Koalitionsvertrag zu sein. Aber in Bezug auf die Flughafen-Politik sollten den Aussagen dieses Vertrages ganz klare Forderungen entgegengesetzt werden. Statt im Planfeststellungsbeschluss "*festgelegten Auflagen zum Nachtflugverbot ... und Eckwerten*" (eine Stunde Beschränkungen und fünf Stunden Flugverbot mit Ausnahmen sowie 701.000 Flugbewegungen pro Jahr) nachkommen zu wollen, brauchen wir

- ein Nachtflugverbot in der gesetzlichen Nacht von 22 - 6 Uhr
- Reduzierung der Zahl der Flugbewegungen, [minus 20% bis 2030](#).

Die neue Landesregierung sollte von Anfang an wissen, dass sie mit Widerstand zu rechnen hat, wenn sie die Wachstumsphantasien von Fraport und Lufthansa politisch unterstützen und durchsetzen möchte - umso mehr, je deutlicher wird, welche Schäden damit an der Gesundheit der Anwohner, der Umwelt im Rhein-Main-Gebiet und dem Klima weltweit verursacht werden. Also auf zur Kundgebung - solange die guten Vorsätze fürs neue Jahr noch nicht vergessen sind.

Update 21.01.2024:

Bilder und Redebeiträge der Kundgebung gibt es auf der [Webseite des BBI](#)

Quelle: www.bi-fluglaerm-raunheim.de, Aktuelles

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

Bürgerinitiativen gegen Fluglärm Raunheim
Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher
Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim
Tel. +46 6142 22577
Mail hbk@bifr.de
Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de