

Unser Dachverband der BBI hat auf seiner letzten Delegiertenversammlung, am 26.01.2017, folgenden Rückblick für das vergangene Jahr 2016 sowie einen Ausblick für das Jahr 2017 veröffentlicht. Herr Michael Flörsheimer präsentierte die Tätigkeiten und Aktionen auf der Delegiertenversammlung, die das Sprecherteam der BBI schriftlich festgehalten hat:

Autoren: Sprecherteam BBI

## **Rückblick 2016/Ausblick 2017**

Nachfolgend zuerst ein zusammenfassender Überblick über die wichtigsten Themen, die - auch in weiteren Teilen der Öffentlichkeit - die Auseinandersetzungen mit dem schädlichen Auswirkungen des Flughafens bestimmten. Danach gehen wir auf die Bemühungen ein, auf die Gesetzgebungen im Bereich Luftverkehr Einfluss zu nehmen und werfen noch einmal einen Blick auf andere wichtige Aktivitäten des Bündnisses 2016.

Es folgen einige erste Überlegungen zu 2017. Auf die Montagsdemonstrationen sowie die vielen Aktivitäten der im BBI zusammengeschlossenen BIs im Einzelnen eingehen können wir an dieser Stelle nicht – es würde Raum und Kenntnis überfordern. Wir bitten aber alle BIs den folgenden Rückblick zu ergänzen oder zu korrigieren und ihre Vorstellungen für 2017 einzubringen. Im Wesentlichen waren es folgende Themen, die auch in breiteren Teilen der Öffentlichkeit wahrgenommen wurden:

- die sog. Lärmpausen in den ersten Monaten 2016
- die konzertierte Aktion zur Beseitigung von Transparenten und Schildern der BIs
- die sog. Lärmobergrenzen ab Ende September 2016
- Ultrafeinstaub – das ganze Jahr über „Lärmpausen“ ( und „Lärmobergrenzen“) waren und sind der Versuch der schwarz-grünen Landesregierung sich nicht gänzliche Untätigkeit zumindest hinsichtlich Lärm (Gesundheit spielt in den Modellen keine Rolle!) vorwerfen zu lassen.

Das „Lärmpausenmodell“ wurde zum Bestandteil des Wahlkampfes der Grünen und beherrschte die (ver)öffentlich(t)e Meinung bis Mai 2016, als es in den Regelbetrieb übernommen wurde. Die beabsichtigte Propagandawirkung hielt sich aber in Grenzen, da eine wirkliche Entlastung für die meisten Hochbetroffenen nicht feststellbar und vielfach durch neue Belastungen konterkariert wurde. Eine Folge der hessischen *Kommunalwahl* und anderer politischer Verhältnisse in etlichen Anrainerkommunen waren eine veränderte Grundhaltung zum Flughafen sowie Aktionen gegen Transparente und Plakate in den Gemeinden Mörfelden-Walldorf, Trebur, Flörsheim und Rüsselsheim, die teils heftigen Widerstand hervorriefen und nicht überall erfolgreich waren. Dem standen Wahlergebnisse gegenüber, die etwa in Hochheim, Rüsselsheim und Frankfurt die Bedingungen für uns verbesserten.

### **„Lärmobergrenzen“**

Ende September stellte Al Wazir sein Modell „Lärmobergrenzen“ vor. Wie auch bei den „Lärmpausen“ gibt es keinerlei öffentlich erkennbaren Differenzen mit der CDU.

An diesem Modell einer virtuellen Reduktion eines fiktiven Lärmaufkommens von 701.000 Flugbewegungen gab es umgehend heftigste Kritik über unseren Kreis hinaus, z.B. von der ZRM, WissenschaftlerInnen und JournalistInnen. Am 29. Oktober 2016 haben wir eine ausführliche Kritik vorgelegt und verbreitet, die sich entschieden abhebt von affirmativen Stellungnahmen wie beispielsweise die der FLK. Der Eindruck des „Lärmobergrenzenkonzepts“ als eine Mogelpackung hat sich bis heute verfestigt. Unsere Forderung nach Lärminderungszielen, d.h. kontinuierlicher Absenkung des Lärms ab sofort, ist inzwischen Hintergrund jeder ernsthaften Kritik und wird auch in den Verlautbarungen des Wirtschaftsministeriums in negatio gewürdigt. Waren wir 2015 mit der Erarbeitung von Lärminderungszielen/Kritischer Fluglärm Index erfolgreich in die Offensive gekommen, so kann man mit guten Gründen sagen, mit unseren Aktivitäten zum *Ultrafeinstaub* haben wir eine Problematik in die öffentliche Debatte gebracht, die zukünftig eine immer größere Rolle bei der Frage der Auswirkungen des Luftverkehrs spielen wird. Lärm wird nach wie vor im Alltagsverstand in erster Linie als „Belästigung“ wahrgenommen. Bei Feinstäuben ist dies anders: seit der Diskussion über die Folgen der „Montanindustrie“ bis zu den jüngsten „Dieselgate“-Skandalen gibt es eine sensibilisierte Wahrnehmung der gesundheitlichen Folgen der Luftverschmutzung und entsprechende Kritik und Widerstand dagegen. Auf der Ebene der *Luftverkehrsgesetzgebung* haben wir zum *Luftverkehrsgesetz*, zum *Luftverkehrskonzept*, dem *Bundesimmissionsschutzgesetz* sowie den Empfehlungen der ICAO Stellung bezogen und versucht Einfluss zu nehmen. Veränderungen durchzusetzen ist uns jedoch nicht gelungen, dies wäre nur bei deutlich veränderten Kräfteverhältnissen möglich. Als derzeit wesentlich regionale soziale Bewegung hängen weitere Fortschritte in diesem Sektor weniger von noch so guten und vernünftigen Vorschlägen ab, als vielmehr von einem wesentlich gestiegenen Problembewusstsein in Fragen des Luftverkehrs in der Bevölkerung und der Zusammenarbeit nicht nur mit anderen Flughafen-BIs, sondern mit vielen anderen Umweltbewegungen. Die Gestaltung der 200. Montagsdemonstration ist dafür symbolhaft.

### **Wichtige andere Aktivitäten des BBI.**

Zuerst und vor allem: die *Montagsdemonstrationen*.

Entgegen mancher Befürchtungen (oder Erwartungen) haben sich die Montagsdemos und mahnwachen auf annehmbarem Niveau stabilisiert und zeichnen sich weiterhin durch phantasievolle Gestaltung und interessante Redebeiträge aus. Die Initiativen zur Festigung haben sich ausgezahlt. Dies zeigt auch, wie wichtig es ist, neue Dinge auszuprobieren und darüber zu diskutieren. Die beiden Kundgebungen und *Demonstrationen in Mainz und Frankfurt anlässlich des 5. Jahrestags der Nordwest-Landebahn* waren ein ermutigender Erfolg mit positiver Medienwahrnehmung und zeigten unsere Mobilisierungsfähigkeit weit über den Teilnehmerkreis der Montagsdemos hinaus.

Wichtig auch die Tagung am Südbahnhof Ffm zu NORAH und Luftverkehrskonzept und unsere Teilnahme mit Lärmhaus am „Festival der Zukunft“ in Berlin anlässlich der 30-Jahr-Feier des Bundesumweltministeriums. Auch 2016 wurden Gespräche mit den Landtagsfraktionen von SPD, Grünen, FDP und Die Linke geführt, ähnlich wie 2015 eher eine gegenseitige Kenntnisnahme der jeweiligen Positionen als die, zumindest punktuelle, Entwicklung von gemeinsamen Positionen. Mit Ausnahme von Die Linke, die uns in allem zustimmen. Zumindest solange sie in der Opposition sind und nicht wie neuerdings in Berlin wieder in der Regierung – mit den bekannten Folgen für BER und Nachtflugverbot.

Die bundesweite Zusammenarbeit („Berliner Manifest“) kommt leider nicht wirklich voran, was sicher auch an den Schwierigkeiten insbesondere in Berlin nach dem gescheiterten

Volksbegehren liegt. Wir müssen an diesem Punkt mehr unternehmen. Nach unserer verstärkten Präsenz in der FLK ist auch die Vernetzung mit der BVF gut vorangekommen: mit Wolfgang Schwämmlein und Klaus Rehnig sind ausgewiesene Experten auf unterschiedlichen Feldern in den Vorstand der BVF gewählt worden, Ina Hauck in den Geschäftsführenden Vorstand. Die Schaffung einer Stabstelle Fluglärm in Ffm mit Ursula Fechter als Leiterin sehen wir als eine Stärkung und Unterstützung unserer Bemühungen. Unsere Pressearbeit ist wie auch 2015 zahlreich und vielfältig, diverse Ausarbeitungen waren Grundlage von Schreiben an die FLK, an Landtags- und Bundestagsabgeordnete. Alles in allem ein Jahr mit nicht sehr einfachen Bedingungen, aber einer guten Gesamtbilanz.

### **Ausblick 2017**

Die diskursive und praktische Zusammenarbeit mit anderen Umweltbewegungen voranzutreiben, sollte eine zentrale Aufgabe 2017 sein. Die 200. Montagsdemonstration kann ein gutes Startsignal werden. Die anstehende Bundestagswahl sollten wir nutzen ohne in liebgewonnene Illusionen über Parteien und Abgeordnete zu verfallen. Die Zusammenarbeit mit der ZRM gilt es wieder zu verstärken und UNH wie FLK wieder kritischer in den Blick zu nehmen. Wir haben es in den letzten 2 Jahren geschafft, falsche Polarisierungen in unserer Bewegung zu vermeiden und dafür den solidarischen Umgang miteinander zu stärken. Wenn niemand versucht, andere zu dominieren, wird dies auch weiterhin die Grundlage für eine in der langen Dauer erfolgreiche Arbeit gegen die schädlichen Auswirkungen des Flughafens in seiner heutigen Gestalt sein.

Sprecherinnen und Sprecher

26.01.2017