



# BBI-Nachrichten

## 3/2021

Herausgegeben vom Sprecher\*innenteam des Bündnisses des Bürgerinitiativen  
„Kein Flughafenausbau – Für Nachtflugverbot von 22-06 Uhr. [www.Flughafen-BI.de](http://www.Flughafen-BI.de)

## Fraport vertreibt Menschen Grenzenlose Rücksichtslosigkeit als Geschäftsmodell

Schon als Fraport vor drei Jahren zwei brasilianische Flughäfen übernommen hat, zeichnete sich ab, dass sich dort [neue Skandale](#) entwickeln würden. Nur ein Jahr später [eskalierte der Konflikt](#) um die Umsiedlung der Menschen, deren Siedlungen dem Ausbau der Rollbahn am Flughafen Porto Alegre im Süden Brasiliens im Weg waren. Dieser Ausbau ist, neben der Umwandlung des Terminals in ein Luxus-Shopping-Center, ein Kernprojekt der Fraport. Der Flughafen soll durch massive Ausweitung des Flugbetriebs, insbesondere des Frachtverkehrs, profitabel gemacht werden. Dabei wird, wie bei Fraport üblich, keinerlei Rücksicht auf Rechte und Gesundheit der Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens genommen.



Anwohner in Vila Nazaré kämpfen um ihre Rechte gegen einen übermächtigen Gegner: Fraport.

Während der Widerstand vor Ort zumindest partiell Unterstützung von lokaler Politik und Justiz bekam, konnte sich Fraport in diesem Konflikt auf die ultrarechte Bundesregierung des Präsidenten Bolsonaro verlassen, die, seit 2018 im Amt, in der folgenden Zeit alle juristischen Hindernisse aus dem Weg räumte. Sie brachte die Justiz schließlich dazu, die verfassungsmäßigen Besitzrechte der Bevölkerung der zwei betroffenen Siedlungen zu ignorieren, die dem Ausbau direkt im Weg stehen. Darüber hinaus wurden die von Fraport organisierten privaten Räumkommandos zwecks

Einschüchterung der Betroffenen [von Militärpolizei begleitet](#). Damit konnte bereits ein grosser Teil der ehemaligen Wohnbevölkerung in weit entfernte Siedlungen, überwiegend ohne geeignete Schulen und Arbeitsplätze, abgedrängt werden.



Verwüstete Wohngebäude in Vila Nazaré

Für dieses Vorgehen wurde Fraport u.a. von Friends of the Earth, der Dachorganisation des BUND, als Musterbeispiel für Menschenrechtsverletzungen durch europäische Konzerne [an den Pranger gestellt](#). In allen Hauptversammlungen der Fraport seit 2018 haben die [Kritischen Aktionäre](#) und der BUND den Fraport-Vorstand für dieses Vorgehen kritisiert und beantragt, ihn deshalb nicht zu entlasten. Auch die lokale Presse hat vereinzelt [darüber berichtet](#). Der übergroßen Mehrheit der Aktionäre und den Mitgliedern des Aufsichtsrates, auch denen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und ver.di, waren Menschenrechtsverletzungen bisher jedoch offensichtlich gleichgültig. Aktuell läuft nun das letzte Kapitel dieses Teils des Skandals. Die noch verbliebenen Bewohner, die weiterhin Widerstand leisten, werden in sogenannte. 'Güteverhandlungen' ("conciliatory

hearings") gezwungen. Dies sind gewöhnlich Anhörungen, in denen die beteiligten Parteien in Person und mit Beratern vor einem Gericht oder Ausschuss erscheinen und ihre Standpunkte darlegen können. Unter den Bedingungen der Corona-Pandemie, die in Brasilien gerade wieder besonders heftig zuschlägt, sind solche Anhörungen jedoch nicht möglich.

Um ihren Ausbau-Zeitplan nicht zu gefährden, hat Fraport daher einen Container der Behörde, die die Umsiedlungen organisieren soll, mit Internet-Anschluss ausrüsten lassen, damit die Anhörungen online stattfinden können. Die Forderung der Betroffenen und internationaler Unterstützer, die Anhörungen auszusetzen, bis wenigstens eine sichere Durchführung möglich ist, wurden ignoriert. Seit dem 1. März werden die Anhörungen durchgezogen, wobei die Richter\*innen und die Fraport-Beauftragten in ihren Büros am Bildschirm sitzen, die Bewohner\*innen der Siedlung aber sich unter beengten Verhältnissen in diesem Container einfinden müssen. Wie uns eine Aktivistin vor Ort berichtet, können dabei nicht einmal Berater\*innen an den Diskussionen teilnehmen. Zugleich sollen die Betroffenen dazu genötigt werden, längst abgelehnte Umsiedlungsvorschläge anzunehmen oder Abfindungen zu akzeptieren, die nur einem Bruchteil dessen entsprechen, was sonst bei Umsiedlungen in Brasilien üblich ist.

Auch diesen Ausbau wird Fraport mit Unterstützung kurzfristiger, reaktionärer Politiker und willfähriger Juristen durchsetzen. Da hilft es auch nicht, dass nicht nur die ca. 5.000 Menschen aus den beiden geräumten Siedlungen, sondern auch Zehntausende im weiteren Umfeld des Flughafens unmittelbar darunter leiden und mit ihrer Gesundheit bezahlen werden. Und die Klimawirkungen ihrer Tätigkeit haben Fraport auch noch nie interessiert.



Trotzdem ist es wichtig, über diese Vorgänge zu informieren, sie im Gedächtnis zu behalten, und die Scheinheiligkeit der hiesigen Fraport-Unterstützer zu entlarven, die sich um Menschenrechte bestenfalls dann kümmern, wenn sie nicht mit Konzerninteressen in Konflikt geraten. Das beweist auch deren Umgang mit dem Lieferkettengesetz, für das die GroKo nun in ihren letzten Zügen einen völlig unzureichenden Entwurf vorgelegt hat. Nicht einmal die schwachen Standards, die UN und OECD für die Verantwortung von Konzernen für ihre internationalen Tätigkeiten vorgegeben haben, sollen vollständig umgesetzt werden.

Die notwendige Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft hin zu mehr Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz wird es jedoch nur geben, wenn die Interessen der Menschen überall im Vordergrund stehen - und nicht mehr der Profit.

Quelle: Internetseite der BI Fluglärm Raunheim, Link: [https://www.bi-fluglaerm-raunheim.de/news2021\\_1.htm#210306\\_Fraport PortoAlegre](https://www.bi-fluglaerm-raunheim.de/news2021_1.htm#210306_Fraport_PortoAlegre)

*Wir danken für die Erlaubnis zur Veröffentlichung in den BBI-Nachrichten!*

## Ein Jahr Online-Montagstreffen Austausch und Protest in der Pandemie

Vor genau einem Jahr fand das erste "Online-Montagstreffen" statt. Als die Montagsdemonstration am 24. Februar 2020 das erste Mal aufgrund des Infektionsgeschehens abgesagt wurde, dachten noch viele von uns, dass dies nur vorübergehend und von kurzer Dauer sein würde. Allerdings machte der Lockdown sehr schnell klar, dass es nicht abzusehen war, wann wir uns das nächste Mal zusammen am Flughafen sehen würden.

Das Bedürfnis, sich montags über die Fluglärm- und Schadstoffbelastung auszutauschen, sich zu unterhalten, wie es weitergehen könnte, und den Protest nicht ad hoc fallen zu lassen, hingegen blieb.

Und so fand schließlich auf Initiative der BI „Gemeinsam gegen Fluglärm und Schadstoffe“ am Montag, 30. März 2020 das erste Online-Montagstreffen statt, anfangs noch als "Online-Mahnwache gegen Fluglärm und Schadstoffe".

Während Online-Formate inzwischen zur Selbstverständlichkeit geworden sind, waren die Anfänge doch noch mit der einen oder anderen technischen Unwägbarkeit verbunden. "Kamera ein oder aus, wo finde ich das Mikro, was ist die Chat-Funktion oder kann es sein, dass wir gerade gehackt werden?" waren üblicherweise Themen der ersten Minuten....

Umso mehr war es schön zu sehen, dass dieses Format von vielen unterschiedlichen Mitstreiter:innen aller Altersklassen angenommen wurde.

Nachdem auch im Sommer eine Wiederaufnahme der Montagsdemonstrationen nicht absehbar war, wurde in der Delegiertenversammlung des BBI entschieden, das Montagstreffen als BBI-Montagstreffen zu etablieren.

**Genau wie die Montagsdemos sind die Online-Montagstreffen, inzwischen "Online-Montags-Forum" genannt, für alle Menschen offen, die unseren Flughafen-Protest unterstützen bzw. sich für ihn interessieren.**

In regelmäßigen Abständen kommen Gäste hinzu, zum Beispiel aus anderen Luftverkehrsinitiativen, Gewerkschafter:innen aus dem Luftverkehrssektor oder Mitstreiter:innen aus Klima-Initiativen. Wie bei den Montagsdemonstrationen wird über aktuelle Themen informiert, auch der eine oder

andere Frust über die Luftverkehrlobby „abgelassen“ und Ideen ausgetauscht.

**Wir freuen uns, auch in Zukunft Interessierte einmalig zum "Schnuppern", gelegentlich wiederkehrend oder regelmässig begrüßen zu dürfen, auch wenn eine „echte“ Montagsdemo mal wieder gut tun würde.**

**Unser Protest bleibt erhalten!**

IH

### **Jeden Montag 18.00 Uhr: Online-Forum des BBI**

Alle Menschen, die sich für den Flughafenprotest interessieren und ihn unterstützen, alle Mitstreiterinnen und Mitstreiter sind herzlich eingeladen, an unserem Online-Forum teilzunehmen. Die Teilnahme ist per Internet oder mit dem Telefon möglich.

**Wer teilnehmen möchte schreibt bitte an [flughafen-bi@posteo.de](mailto:flughafen-bi@posteo.de)**

Dann werden rechtzeitig der Link bzw. die Telefonnummer für die Teilnahme zugesandt

## **Kriegt FRA die Kurve zum Schallschutz?**

Schon als das 'Forum Flughafen und Region' vor 3 Jahren sein zweites [Maßnahmeprogramm Aktiver Schallschutz](#) beschlossen hat, war klar, dass es künftig neue Konflikte in der Region geben würde. Die darin enthaltenen Maßnahmen, die überhaupt etwas bewirken können, gehören alle in die Rubrik [Siedlungszentren umfliegen](#) und führen zu Verschiebungen der Belastungen innerhalb der Region. Dies zeigte sich dann auch prompt bei der ersten Umsetzung, als zur Entlastung des Darmstädter Nordens eine Veränderung einer Abflugroute von der Startbahn West, genannt [AMTIX kurz](#), eingeführt wurde.

Das FFR hatte zur besseren Begründung dieser Maßnahme extra noch sein Universalinstrument, den 'Frankfurter Fluglärm-Index', zur [Version 2.0 aufgehübscht](#), aber damit auch nur die Entscheidungsfindung noch intransparenter gemacht. Ein Konsens wurde nicht erreicht, die von der Verlagerung besonders

stark betroffene Gemeinde Erzhausen wurde einfach überstimmt.

Ein Erfolg wurde diese Maßnahme bisher nicht. Zwar wurde sie in der [Sitzung der Fluglärmkommission](#) am 25.09.2019 beschlossen, am 11.09.2020 vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung als Probetrieb [genehmigt](#) und Anfang November begonnen, aber am 29.01.2021 [schon wieder ausgesetzt](#).

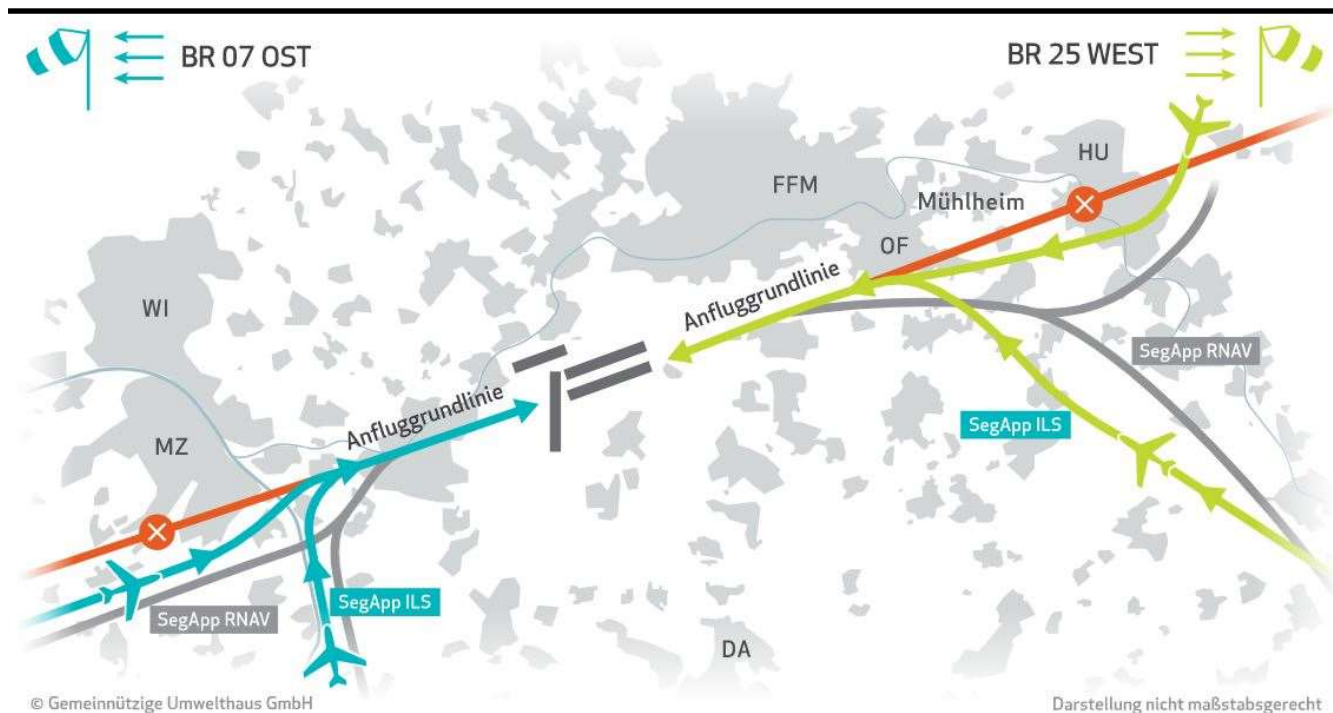
Als Begründung wurden [Sicherheitsprobleme](#) angeführt, während die [Lärmbewertung](#) positiv ausfiel. Die stützte sich allerdings nicht auf Messungen, sondern ausschließlich auf Berechnungen des FFR. Interessanter Weise blieben die Berechnungen des Umweltbundesamtes, die das BAF in seinem sog. [Abwägungsvermerk](#) zur Genehmigung veröffentlicht hatte und die die Belastungszunahme für Erzhausen, Teile von Langen und Messel viel deutlicher zeigen, dabei unerwähnt. Das FFR hat [angekündigt](#), ein neues Verfahren für die Umfliegung

des Darmstädter Nordens ausarbeiten zu wollen, rechnet aber mit einem Probetrieb dafür frühestens in 2022.

Etwas überraschend begann vor einigen Tagen ein neuer Versuch. Lufthansa, Fraport und DFS haben ein [Anflugverfahren](#) aus der Versenkung geholt, das zwar schon seit 10 Jahren existiert, aber bisher nur zum Einsatz kam, wenn eigentlich gar nicht geflogen werden sollte: für Anflüge nach 23:00 Uhr. Die Fluglärmmmission hat der Einführung in ihrer Februar-Sitzung [mit](#)

[Anmerkungen zugestimmt](#), und die DFS hat den Beginn wenige Tage später [verkündet](#). Seit 1. März werden nun bei Anflügen aus dem Süden die Städte Mainz, Offenbach und Hanau (manchmal) elegant umkurvt. Kritik an dieser Maßnahme kommt insbesondere aus den betroffenen Gemeinden [im Kreis Offenbach](#) und [aus Rüsselsheim](#), während [aus Mainz](#) und [der Stadt Offenbach](#) eher positive Töne kommen.

Fortsetzung unter der Grafik



## Idee: ab 22 Uhr bei Anflügen Hanau, Offenbach und Mainz umfliegen“ (Originalbildunterschrift des Forums Flughafen und Region)

Link: <https://www.aktiver-schallschutz.de/massnahmen/siedlungszentren-umfliegen/segmented-approach-ils-zeitliche-ausdehnung/>

Kritisiert wird neben der Tatsache, dass diese Maßnahme Lärm nicht reduziert, sondern nur verschiebt, vor allem, dass die Einführung des Probetriebs ohne [vorherige Konsultation](#) der betroffenen Kommunen erfolgt ist.

Es gibt dazu allerdings noch einiges mehr zu sagen. So ist das angekündigte [Monitoring](#) des Verfahrens absehbar äußerst lückenhaft und stützt sich, wie so oft, nur auf durchaus zweifelhafte Berechnungen. Die von FFR und Fraport üblicherweise eingesetzten Rechenverfahren sind gar nicht in der Lage, die mit solchen Manövern verbundenen Lärmimmissionen korrekt zu erfassen, und Meßstationen gibt es dort, wo die Veränderungen zu erwarten sind,

nicht. Auch sollte man, wenn man Veränderungen feststellen will, zunächst den Ausgangszustand erfassen, aber das ist nicht passiert. Zudem betonen die Initiatoren immer wieder, dass nur bestimmte Anflüge aus dem Süden für das Verfahren ausgewählt werden sollen, sagen aber nicht, nach welchen Kriterien dies geschehen soll. Auch bleibt im Dunkeln, was bei diesen "lange etablierten und sicheren" Flugverfahren eigentlich noch zu testen ist und woran die Durchführung bei höheren Flugbewegungszahlen scheitern könnte. Bemerkenswert ist auch, dass das sonst für alle Schallschutzmaßnahmen zuständige 'Forum Flughafen und Region' und sein 'Experten-

gremium Aktiver Schallschutz' offenbar nicht einbezogen wurden. Das FFR hat in seinem Maßnahme-Baukasten zur Umfliegung dicht-besiedelter Gebiete mehrere Varianten dieses sog. "Segmented Approach" zur Auswahl, deren Beschreibung aber überwiegend veraltet ist. Die jetzt getestete Variante heißt dort noch [Segmented RNAV \(GPS\) Approach](#) und wird als 'im Regelbetrieb' für die Zeit von 23 - 24 Uhr für Flugzeuge mit 'entsprechender technischer Ausrüstung' (gemeint ist GBAS) beschrieben. Von einer geplanten Ausweitung ist nicht die Rede. Stattdessen geht das FFR hier noch davon aus, dass geprüft werden sollte, ob ein solcher gekurvter Anflug auch mit dem [Standard-Instrumentlandesystem ILS](#) durchgeführt werden kann. Dann könnte er nämlich für alle Flugzeuge, unabhängig von der sonstigen technischen Ausstattung, eingeführt werden. Der Beginn dieses Prüfverfahrens war für 2018 vorgesehen, hat aber nie stattgefunden. Ein weiteres Projekt zum 'Segmented Approach' befindet sich beim FFR noch in der Theoriephase. Es heißt [Segmented Approach Independent Parallel](#) und soll klären, wie das Kurvenverfahren auch bei höheren Verkehrszahlen durchgeführt werden kann. Die Begründung ist sehr aufschlussreich.

*"Aktuell ist der segmentierte Anflug allerdings nur in Zeiten mit geringem Verkehrsaufkommen möglich. Der Grund: Diese Art des Anflugs ist derzeit nur für den sogenannten abhängigen Betrieb auf dem Parallelbahnsystem am Flughafen Frankfurt zugelassen. Das bedeutet, dass die Lotsen Landungen auf der Landebahn Nordwest und der Südbahn aufeinander abstimmen müssen: Es ist aus Sicherheitsgründen nicht zulässig, dass ein Flugzeug die Landebahn Nordwest anfliegt, während sich gleichzeitig ein anderes über den Segmented Approach zur Landung auf der Südbahn nähert. Die Lotsen müssen deshalb immer darauf achten, dass die landenden Flugzeuge einen Mindestabstand einhalten („Staffelung“). Der abhängige Betrieb ist aber nur in verkehrsarmen Zeiten möglich, da auf diese Weise weniger Landungen pro Stunde möglich sind als im unabhängigen Betrieb."*

Damit hätte man zumindest einen Hinweis, was beim aktuellen Probetrieb eigentlich getestet werden soll. Derzeit wird ja nicht nur wenig geflogen, es gibt auch keinen 'abhängigen Betrieb', weil die Nordwestbahn geschlossen ist. Selbst wenn also einige Flieger die Kurve auf den Leitstrahl nicht kriegen und nach Norden überschießen, besteht keine unmittelbare Gefahr, denn da fliegt derzeit

nichts. Ob die 'Echtzeit-Simulationen', mit denen das FFR die Machbarkeit zusammen mit DLR und DFS prüfen wollte, etwas ergeben haben, was jetzt in der Realität überprüft werden könnte, erfährt man leider nicht. Einen weiteren Hinweis auf das, was gerade vorgeht, findet man in älteren Unterlagen der Fluglärmkommission. In der Dezembersitzung 2020 überraschten Lufthansa und DFS die Kommission mit der Vorstellung eines Verfahrens, das bereits im Mai 2020 "innerhalb von nur fünf Wochen" eingeführt worden sei. Es nennt sich [Efficient Flight Profile Concept](#) und ist im Wesentlichen eine abgeschwächte Variante des kontinuierlichen Sinkflugs, der an vielen Flughäfen Standard ist, in Frankfurt aber wegen der komplexen Luftraumstruktur bisher kaum genutzt wurde. Auch hier machte erst Corona es möglich.

In der Kommission kam es zu längeren Diskussionen (nachzulesen im [Protokoll](#), S. 14-18), haupt sächlich deshalb, weil es ein halbes Jahr gedauert hat, bis die Information dort ankam, aber in der [Pressemitteilung](#) wurde das Verfahren im Wesentlichen begrüsst, weil es Emissionen und Lärm verringere und niemanden zusätzlich belaste. Ob Letzteres wahr ist, lässt sich natürlich nicht überprüfen, weil die Veränderungen weiter entfernt vom Flughafen stattfinden, wo offiziell gar kein Fluglärm existiert und daher auch nicht gemessen wird. Allerdings hat wohl auch niemanden gestört, dass dieses Verfahren eingeführt wurde. Lufthansa und DFS haben auch nicht groß versucht, das Verfahren als Schallschutzmaßnahme zu verkaufen. In der [DFS-Pressemitteilung](#), die bereits im September veröffentlicht wurde, wird vor allem auf "eine im Vergleich zu Standardanflügen verbrauchs- und emissionsärmere Landung" hingewiesen, in den Stellungnahmen in der FLK standen laut Protokoll offenbar besonders die "wirtschaftlichen Vorteile" für die Airlines im Vordergrund. Die Gemeinsamkeit zwischen Kurvenflug und Sinkflug liegt offensichtlich genau darin: beide wurden von Lufthansa und DFS (und im ersten Fall auch Fraport) kurzfristig eingeführt, um Kosten zu sparen. FRA bekommt den Kurvenanflug nicht aus Schallschutzgründen. Dank des Pandemie-bedingt geringeren Verkehrsaufkommens können kürzere, direktere Anflüge durchgeführt werden, die weniger Treibstoff verbrauchen und Zeit einsparen. Dass sie im einen Fall auch noch einer bereits etablierten offiziellen Schallschutzmaßnahme entsprechen und im anderen zumindest so dargestellt werden können, macht die Sache nur einfacher.

Dass dabei die üblichen Kommunikations- und Abstimmungswege übergangen werden und die Verfahren zwischen Lufthansa und DFS ausgekocht und anderen Airlines im Nachhinein großzügig zur Verfügung gestellt werden, stört bisher auch kaum jemanden.

Für die Kritik an diesen Maßnahmen ist es aber wichtig, die verantwortlichen Akteure und ihre Motivation genau zu benennen. Es ist primär das Profitstreben der Lufthansa, dem diese Maßnahmen dienen, und es ist das Verständnis der DFS, das sie *"als Dienstleister ihren Kunden, also den Airlines, das von ihnen gewünschte bestmögliche Profil anzubieten"* habe, das für die weitgehend reibungslose Umsetzung von deren Wünschen sorgt. Wer gegen diese Maßnahmen vorgehen möchte, muss zur Kenntnis nehmen, mit wem er/sie es

zu tun hat.

Einfacher ist es natürlich, auf einen Popanz einzudreschen und dabei auch noch seinen Lieblingsfeind abzuwatschen. Wer aber ernsthaft glaubt, der perfide Vorsitzende der Fluglärmmmission sei in der Lage, LH, DFS und Fraport für seine hinterhältigen Machenschaften einzuspannen und damit seiner Gemeinde wirtschaftliche Vorteile zu verschaffen, dem ist nicht mehr zu helfen. Das heißt allerdings auch nicht, dass das mehrheitliche Verständnis der FLK davon, wie Schallschutz aussehen sollte, nicht kritisiert werden müsste. Das bleibt aber einem folgenden Beitrag vorbehalten.

Quelle: [https://www.bi-fluglaerm-raunheim.de/news2021\\_1.htm#210313\\_SegAp](https://www.bi-fluglaerm-raunheim.de/news2021_1.htm#210313_SegAp)

## In eigener Sache: Die BBI-Nachrichten sind ein offenes Projekt und brauchen Rückmeldung und konstruktive Kritik und Unterstützung

Mit dieser Ausgabe liegt nun die 6. Ausgabe der „BBI-Nachrichten“ vor. Unser Projekt, den Informations- und Gedankenaustausch aller an unserem Flughafenprotest interessierten Menschen zu unterstützen, geht weiter. Wir rufen alle auf, die uns dabei unterstützen

und ermutigen wollen, uns möglichst per Email eine Rückmeldung zu geben und dabei auch mit konstruktiver Kritik nicht zu sparen! Hier die Mailadresse der Redaktion: [redaktion@flughafen-bi.de](mailto:redaktion@flughafen-bi.de)

## Solidarität mit den Menschen in Vila Nazaré! Ein Aufruf des Netzwerks „Am Boden bleiben“

**Am Flughafen Porto Alegre in Brasilien finden derzeit Menschenrechtsverletzungen und Vertreibungen statt – verursacht durch den deutschen Konzern Fraport.** Anlässlich der Fraport-Hauptversammlung am 26.05.2020 veröffentlichte „Am Boden bleiben“ ein Video, in dem wir unsere Solidarität mit den Menschen vor Ort ausdrücken (siehe Abbildung rechts). **Um das Solidaritätsvideo anzusehen, auf das Bild klicken oder den Link am Ende des Artikels benutzen.**

„Am Boden bleiben sammelt Spenden für die Menschen in Vila Nazaré! (keine Spendenbescheinigung möglich):  
DE43 4306 0967 8016 0847 00  
Verwendungszweck: Vila Nazaré



**Video ansehen oder mehr Infos über die Situation vor Ort erhalten:**  
<https://www.ambodenbleiben.de/2020/05/solidaritaet-mit-den-menschen-in-vila-nazare/>

---

**Impressum:** „BBI-Nachrichten 03/2021“ wird herausgegeben vom Sprecher\*innenteam des Bündnisses der Bürgerinitiativen - Kein Flughafenausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr (BBI).  
**Redaktionelle Verantwortung:** Knut Dörfel, Frankfurt, Kontakt: [flughafen-bi@posteo.de](mailto:flughafen-bi@posteo.de)