



BBI-Nachrichten

1/2021

Herausgegeben vom Sprecher*innenteam des Bündnisses des Bürgerinitiativen
„Kein Flughafenausbau – Für Nachtflugverbot von 22-06 Uhr. www.Flughafen-BI.de

Ein sozialökologischer „New Deal“ für den Frankfurter Flughafen?

Einladung: Online-Forum des BBI diskutiert am Montag, 18.01.2021, mit dem britischen Gewerkschafter Tahir Latif

Als Folge des extremen Rückgangs der Flugbewegungen in der Folge der Corona-Pandemie gab und gibt es in der Luftverkehrswirtschaft zahlreiche Entlassungen und massive „Kurzarbeit“ - was nur ein anderer Begriff für vorübergehende, staatlich finanzierte Arbeitslosigkeit ohne Entlassungen ist und für viele sehr wahrscheinlich nach Ablauf eine dauerhafte Arbeitslosigkeit werden wird.

Wir wissen von diesen Entlassungen und „Kurzarbeiten“. Aber wir wissen nicht genau in welchen Sektoren, an welchen Orten, wir kennen auch nicht ihr tatsächliches Ausmaß. Wie viele Menschen wurden inzwischen schon am Flughafen Frankfurt und in mit ihm zusammenhängenden Bereichen entlassen? Wo wohnen sie? Wie ist die Arbeitslosigkeit in Kommunen gestiegen, die sehr stark von der Luftverkehrswirtschaft abhängig sind, in der viele Einwohner*innen am Flughafen arbeiten, wie etwa Raunheim, Kelsterbach oder Rüsselsheim? Wir wissen es (noch) nicht.

In England, in der Region um den Flughafen Gatwick (zweitgrößter Flughafen des Vereinigten Königreiches, etwa 40 km südwestlich London) hat sich die Gewerkschaft PCS (Public and Commercial Services, mit 180.000 Mitgliedern eine der größten Gewerkschaften im UK, in der auch Beschäftigte in der Flugüberwachung, des Flug- und Bodenpersonals an den größten Flughäfen des UK organisiert sind) zusammen mit zwei „grünen“ Organisationen die Arbeit gemacht, die konkrete Betroffenheit zu

untersuchen und aufzuschlüsseln und realisierbare Konversion vieler Arbeitsplätze der Luftverkehrsindustrie in gesellschaftlich und ökologisch sinnvolle und nützliche Beschäftigungen anzudenken.

Wir freuen uns, dass wir für das Online-Forum am Montag, 18.01.2021, Tahir Latif, einen der Autoren der Studie und Präsident der PCS Aviation Group als Teilnehmer gewinnen konnten. Wir denken, es wird ein interessanter Austausch und ein schöner Schritt für die Solidarität über Grenzen hinweg werden.

Eine Zusammenfassung auf Deutsch der Studie „A Green New Deal for Gatwick“ kann auf den Folgeseiten nachgelesen werden. Wir danken dafür unserer Mitstreiterin Marie-Luise Rau. Die Originalstudie hat uns Friedemann Scheld übersetzt. Hinweis zum Download auf Seite 5. **Es wäre schön und es ist sicher auch sehr bereichernd, wenn ihr einen Blick in die Studie werfen könntet.** mf 15.01.2021

Einladung zur Online-Diskussion am Montag, 18.01.2021, 18.00 Uhr

Alle interessierten Mitstreiterinnen und Mitstreiter sind herzlich eingeladen, an unserem Online-Forum mit Tahir Latif teilzunehmen. Die Teilnahme ist per Internet oder mit dem Telefon möglich. **Wer teilnehmen möchte schreibt bitte an flughafen-bi@posteo.de** Dann werden rechtzeitig der Link bzw. die Telefonnummer für die Teilnahme zugesandt.

„A Green New Deal for Gatwick“

Ein dringender Aufruf zu Investitionen in Arbeitsplätze als Antwort auf Covid-19

Eine Zusammenfassung des Texts in deutscher Sprache

Der Text schildert im ersten Kapitel die Arbeitsplatzlage im Gebiet um den Flughafen Gatwick bei London (Diamond Region), die durch Covid-19 entstanden ist.

Viele verloren ihren Arbeitsplatz und eine große Zahl der Beschäftigten wurde im „furlough scheme“ („Zwangsurlaub“, ähnlich der Kurzarbeit in Deutschland, MLRau) untergebracht.

Das trifft vor allem Crawley, die größte Stadt der Region in nächster Nähe des Flughafens.

Die zwei folgenden Kapitel legen die Pläne von Green New Deal für einen Übergang zu neuen Beschäftigungsverhältnissen in der Diamond Region vor, für neue Arbeitsplätze im Einklang mit Klimaschutz im weitesten Sinne: „Just Transition“.

Sie bieten den arbeitslos gewordenen Beschäftigten und denen im „furlough scheme“ Möglichkeiten, ihre Fähigkeiten, Wissen und Erfahrung einzusetzen und zu entwickeln.

Die vorgeschlagenen Investitionen in den Klimaschutz könnten ähnlich viele Arbeitsplätze wie am Flughafen schaffen und würden außerdem die Regierung weniger kosten als die Subventionierung der Luftfahrt, eines Wirtschaftszweigs mit unsicheren Zukunftsaussichten.

Für den Inhalt des Artikels in englischer Sprache zeichnen verantwortlich:

- die Gewerkschaft Public and Commercial Services Union (PCS), 180.000 Mitglieder, darunter Beschäftigte am Boden und im Luftverkehr

- GREENHOUSE THINK TANK, als englischer Zweig der europäischen Organisation 2011 gegründet, Ziel im Zusammenhang mit Gatwick: green jobs, klimaneutrale Industrie; Reduktion von Treibhausgasen

- GREEN NEW DEAL UK, 2019 gegründet; zum Netzwerk gehören u.a. Just Transition

Die einzelnen Abschnitte der Studie:

Abschnitt 1: No going back / Kein Weg zurück (S.4-17)

Gatwick ist der zweitgrößte Flughafen.

Im 1.Halbjahr gingen die Passagierzahlen um 2/3 (=15 Mill.) zurück, im Juli/Aug. (nach den

Lockerungen) um 20%. Seit 31.10. ist der Flugverkehr weitgehend stillgelegt.(S.6)

Der Flughafenbetreiber GAL (Gatwick Airport Limited) mit 3.000 Beschäftigten entlässt 200 Beschäftigte im März, noch vor dem Lockdown. (Beginn 23.März, Beginn des 2. Lockdown 31.Oktober, ML Rau)

Rettungsmaßnahmen der Regierung:

- Loan: Ein £2 Milliarden Darlehen der Bank of England, zinsgünstig, ohne Auflagen (£1= 1,1€, MLRau).

- Job Retention Scheme („zur Erhaltung der Arbeitsplätze“, vergleichbar dem Kurzarbeit-Programm, MLRau): Zwangsurlaub mit Anspruch auf 80% des Verdienstaufschlags
Dieses Programm ermöglicht GAL, für 90% der Beschäftigten das „furlough scheme“ zu beantragen, im September sind es noch 75%.

Crawley – „Kurzarbeits-Hauptstadt von England“

Mit 25.800 Beschäftigten in Zwangsurlaub, wird Crawley „furlough capital of England“

Massenentlassungen beim Flughafenbetreiber Gatwick Airport Limited (GAL): nachdem am Anfang der Pandemie 785 Beschäftigte freiwillig oder unfreiwillig ausschieden, entlässt GAL 600 weitere Beschäftigte, 40 % sind vor dem 2. Lockdown im „furlough-scheme“.

Airlines:

- British Airways plant im April insgesamt 12.000 Beschäftigte einzusparen (im Original: „make redundant“ („überflüssig machen“), d.h. das betrifft fast ¼ der ganzen Belegschaft, inkl. 1.100 Piloten. Am Gatwick Flughafen sind es 60% der Flugbegleiter.

- Easyjet: 30%

- Virgin Atlantic kündigt.

Bei Ankündigung des 2. Lockdown erklärten Luftfahrtlinien das Einstellen aller Flüge an und die Absicht, das verlängerte furlough scheme für ihre Mitarbeiter in Anspruch zu nehmen.

Ungefähr 28.800 Arbeitsplätze hängen in der Region mit dem Flughafen Gatwick zusammen, d.h. jeder 12. Arbeitsplatz hängt mehr oder weniger vom Flughafen ab, 1/12 aller Arbeitsplätze. (S.9)

In Crawley verdreifachte sich die Arbeitslosenzahl seit Jahresbeginn. Besorgniserregend ist dabei, dass es besonders die Jüngeren (18-24 Jahre) trifft. Abweichend von landesweiten Zahlen ist sie in Crawley mit 12,9% mehr als dreimal so hoch wie der Landesdurchschnitt (4,1%).

Soziale und psychische Folgen werden angeführt, z.B. werden Farbige und ethnischen Minderheiten benachteiligt; bei food banks (vgl. vergleichbar die „Tafeln“, MLRau) verdoppelt sich die Zahl der Hilfesuchenden. (S.10)

Mittelfristige Entwicklung aus verschiedenen Perspektiven:

- Am Flughafen Gatwick bleibt der South Terminal bis Juli 2021 geschlossen. Prognose: Passagierzahlen von 2019 werden erst 2024 erreicht. (S.10, unten)
- Der Geschäftsführer von Gatwick, Wingate, nimmt 4-5 Jahre für das Erreichen der 2019-Passagierzahlen an.
- Die Beratung im Rahmen von Oxford Economics entwirft eine Spanne zwischen 2023 und 2039 (S.11, oben).
- Die Zahl der Langstreckenflüge (long-haul travel), in Gatwick nur 17%, aber mit wachsenden Passagierzahlen, wird sich langsamer erholen als die der Kurzstreckenflüge (short-haul travel).
- Geschäftsreisen, schon vor der Pandemie stagnierend, werden weiter rückläufig sein. Gründe sind Veränderungen durch digitale Kommunikation und wachsendes Bewusstsein in der Bevölkerung, dass die Luftfahrt 7% der Treibhausgase im Vereinigten Königreich verursacht. Auch Maßnahmen zur Eindämmung der Nachfrage, z.B. die Vielflieger-Steuer (Frequent Flyer Levy) machen aufmerksam. Erwähnt wird, dass sich die Beschäftigungszahlen weniger schnell entwickeln werden. (S.11)

Wie kann der reduzierte Flugverkehr erhalten bleiben?

Die Regierungsstrategie unterstützt mit ihrer Government aviation 2050 strategy das Wachstum der Luftfahrt (aviation growth). Gatwick plant, die standby runway zu nutzen und rechnet mit 50% mehr Passagieren, 200%

mehr Fracht bis 2032/33. (S.11, unten) ICAO (International Aviation Organisation) prognostiziert um 300% steigende Emissionen, wenn nicht eingegriffen wird, um CO₂, Lachgas (Distickstoffoxid), Kondensstreifen zu reduzieren. (S.12)

CO₂-neutrales Fliegen (zero-carbon aviation) bis 2050 als Ziel ist höchst unwahrscheinlich.

Wirtschaftspläne verfolgen die Strategie: verschieben statt tatsächlich Emissionen zu reduzieren (offsetting rather than reduction). (S.13 oben) Sie ignorieren sichtbare bedrohliche Entwicklungen wie Naturkatastrophen, Anthroozoonosen (Infektionskrankheiten, die Mensch und Tier befallen können und wechselseitig übertragbar sind) etc. (Beispiele S.13 Mitte)

Erhebungen zeigen, dass die Lage der Luftfahrt schon vor Covid-19 instabil war und die Betreiber auf Steuererleichterungen angewiesen waren, jährlich £8Mill. im UK insgesamt, £1,25Mill. für Gatwick plus zusätzlicher Hilfen bei Erweiterungsplänen. (S.13 unten)

Der Anspruch des Flughafenbetreibers GAL (Gatwick Aviation Limited) auf Regierungshilfen beruht auf unrealistischen Beschäftigtenzahlen: 1 von 12 Jobs in der Diamond Region, 85.000 insgesamt im Vereinigten Königreich (S.14, unten): Rettungsdarlehen gab es trotz 21.000 Entlassungen; Rettungsdarlehen für Luftfahrtlinien in Höhe von mehr als £1.8 Milliarden, zinsgünstig und ohne Auflagen (trotz £125 Million. für „green flight“ im Jahr 2019). (S.15 oben).

Aufgezählt werden Maßnahmen der Regierung, die grün erscheinen (green hue), aber zum Ziel haben, den Luftreiseverkehr anzukurbeln. Premier Johnsons Slogan ist „Build Back Better“ (S.16 oben)

Crawley als eine von 100 Städten kann sich für den Towns Fund bewerben, £25 Millionen, mit denen der Stadtrat (Borough Council) Investitionen plant in Qualifikationsprogramme, Stadterneuerung, Verkehr und digitale Vernetzung.

Es sind Initiativen, die der Privatwirtschaft und Investitionen von außen dienen. Die Anzahl neuer Jobs entspricht nicht entfernt der Arbeitslosenzahl der Gatwick Diamond Region. (S.16/17 oben)

Der 10-Punkte-Plan (Ten-Point-Plan) der Regierung vom November für grüne Anreize (green stimulus) ist die Hälfte von dem, was

Frankreich bzw. ein Drittel von dem, was Deutschland aufbringt.

Ziel: 250.000 Jobs bis 2030, wohingegen ein umfassender Green New Deal 2 Millionen grüne Jobs schaffen könnte. (S.17,oben)

Abschnitt 2: Latent skills/ verborgene Fähigkeiten (S.18-25)

Ein Überblick über die Arbeitsplätze am Flughafen Gatwick illustriert die vielfältigen Fähigkeiten der Menschen, die dort arbeiten, von Technik bis sozialer Kompetenz (soft skills).

8 Schlüsselbereiche:

Geschäftsbereich, Fluggastabfertigung, Technik, Sicherheit, Bau, IT, Rollfeld/Arbeitsabläufe, Gepäckabfertigung.

Weiter:

Beschäftigte der Fluglinien: Piloten, Kabinenpersonal

Beschäftigte in der Flugkontrolle,

Beschäftigte im Aufgabenbereich Tourismus, viele Jobs in der Zulieferkette, z.B. im Catering, Jobs, die sich durch den Flughafen entwickeln; zusätzliche Transportdienste: Busse und Züge
Insgesamt: 36.000 Beschäftigte, die in der Gatwick Diamond Region unterstützt werden. (S.18,oben)

Der Green New Deal will die Fähigkeiten der Beschäftigten, arbeitslos oder „furloughed“ (vergleichbar der Kurzarbeit, MLRau), für eine nachhaltige Wirtschaft nutzen und sozial gerecht in sogenannte „green jobs“ transferieren: „Just Transition“ – „Gerechter Übergang“

Im Green New Deal geht es um CO₂ Reduktion, aber auch um andere miteinander verknüpfte Felder wie Klimawandel, Land-/Raumnutzung, Verlust der Biodiversität, Ressourcennutzung, die alle beträchtliche Investitionen erfordern; Gesundheit, Pflege, Erziehung, Transport, Bau, Energiefachleute, Mechaniker. Soziale Pflegeberufe sind ein arbeitsintensiver Sektor, der bei Aufwertung und angemessener Bezahlung attraktiv gemacht werden muss, um eine Lücke im Arbeitsmarkt zu schließen. Investitionen in den Green New Deal schaffen 3x mehr Arbeitsplätze als Investitionen im Bau. Für Aus- und Fortbildungsangebote für (anspruchsvolle) Arbeitsplätze muss die öffentliche Hand Geldmittel bereitstellen. (S.19,20,25)

Beispiele:

Retrofitting: Gebäudesanierung in der Region
Gebäudesanierung eröffnet viele unterschiedliche Arbeitsmöglichkeiten und erfordert

Koordination. Studien zufolge werden £50Mill. für Aus- und Fortbildung gebraucht, darüber hinaus £2.4Mill. für 100.000 Häuser (homes). Statt großer Infrastrukturprogramme schafft dieselbe Geldsumme 3x mehr Arbeitsplätze. (S.21)

Engineers: a rare resource

Ingenieurwissen wird dringend gebraucht in allen technischen Bereichen des Klimaschutzes.

Beschäftigte des Flughafens bringen diese Fähigkeiten mit. (S.22,23)

Piloten:

Ca. ein Fünftel der Piloten in Europa werden oder sind entlassen. Sie sind z.T. weniger abgesichert und mit Ausbildungsschulden belastet. In New Zealand und der Schweiz werden Piloten, die durch Covid-19 arbeitslos wurden, zu Lokführern ausgebildet. Die Schweiz stellt Piloten der Swiss International Airlines als Lokführer ein und füllt so eine Lücke im Arbeitsmarkt. (S.23,24)

Abschnitt 3. A Green New Deal (S.26-32)

Im Green New Deal sollen die Fähigkeiten der Beschäftigten, die im Bereich Gatwick Diamond Region vom Flughafen unterstützt und überflüssig geworden sind, für eine nachhaltige Wirtschaft mit einem zunächst für 10 Jahre aufgestellten Plan genutzt und in „green jobs“ sozial gerecht transferiert werden: Just Transition.

Das Kapitel gibt noch mal einen Überblick über die Bereiche und Möglichkeiten. In der Kostenrechnung werden die derzeitigen staatlichen Investitionen für Arbeitsmarkt und Umwelt den Kosten für Investitionen im Rahmen des Green New Deal für die Gatwick Region gegenübergestellt.

Green New Deal könnte beinahe ebenso viele Arbeitsplätze schaffen wie der Flughafen vor der Pandemie (16.100 gegenüber 18.125 [vor der Krise]). (S.27) Verglichen mit den jährlichen Steuererleichterungen für die Luftfahrt (£1.25 Milliarden in 2019), entstünden weniger als die Hälfte und nur ein Viertel der Kosten bei dem Green New Deal für Gatwick.

Fazit: Anstelle von weiteren Steuervergünstigungen für eine Wirtschaft, die keine Rücksicht auf ihre Beschäftigten nimmt, könnte die Regierung mit Geldmitteln grüne Erneuerung und nachhaltige Arbeit für eine größere Region unterstützen. Jedes Engagement erfordert auch das Engagement der Regierung in neue Arbeitsplätze und deren Erhalt zu investieren. (S.31)

Beispiel Gebäudesanierung (S.30):

Gebäudesanierung (retrofit) der Gatwick Region über 10 Jahre umfasst 48.000 Arbeitsjahre gegenüber 140.000 Arbeitsjahren, die die Regierung für das ganze Land finanziert hat, £3 Milliarden der Regierung vs. £1 Milliarde für die Gatwick Region.

Ein Überblick führt noch mal die vielfältigen Berufsfelder am Flughafen vor Augen, die in green jobs überführt werden könnten, um die Gatwick Region fit für eine klimaneutrale Zukunft zu machen (zero-carbon future).

- Energieversorgung von Gebäuden
- nachhaltige Verkehrsplanung
- Erzeugung erneuerbarer Energien
- Wiederverwendung und Recycling
- Naturschutz, Beispiel: 48.000 Arbeitsplätze für Aufforstung, 20.000 für Dämme
- food und farming
- Fortbildung und Unterstützung: am Arbeitsplatz und in entsprechenden Einrichtungen
- Pflege, Beispiel: im Uk könnten 648.000 Jobs in der Altenpflege geschaffen werden, 1.98 Mill. bis 2030. Durch Aufwertung und angemessene Bezahlung könnte die Lücke im Arbeitsmarkt gefüllt werden.
- Erziehung und Krankenpflege. (S.28/29)

Der 10-Jahres-Plan von Green New Deal für Gatwick kostet £287-532 Mill. pro Jahr £122 Mill. für ca. 7.881 neue Arbeitsplätze in der Pflege, £165-140 Mill. für grüne Arbeitsplätze im Recycling – Bereich.

Grundlage für die Berechnung sind die Lohnkostenzuschüsse pro Arbeitsplatz. Nicht alle, aber einige Jobs werden auf Dauer Zuschüsse benötigen. (S.30)

Der Green New Deal für Gatwick setzt auf eine offene Diskussion ihrer Pläne für die Zukunft, u.a. mit Interessenvertretern der Region. (S.32)

Statistische Übersichten im Anhang ergänzen die ausführlich dokumentierte und untermauerte Darstellung in dem Artikel. (S.33/34)

Übersetzung: Dr. Marie Luise Rau
Frankfurt, 14.12.2020

Anmerkung: Der englische Originaltext der Studie „A Green New Deal for Gatwick“ kann hier heruntergeladen werden:

[a green new deal for gatwick.pdf](https://www.greenhousethinktank.org/a-green-new-deal-for-gatwick.pdf)
([greenhousethinktank.org](https://www.greenhousethinktank.org))

Zusätzliche Informationen gibt es u.a. hier:

<https://www.greenhousethinktank.org/a-green-new-deal-for-gatwick.html>

Wir danken herzlich unserem Mitstreiter Friedemann Scheld für die deutsche Übersetzung des englischen Originals! Die deutsche Übersetzung heruntergeladen werden:

<https://flugverkehrundumwelt.files.wordpress.com/2021/01/ein-green-new-deal-fuer-gatwick.pdf>

„Wir fliegen das Virus um die Welt“ Die Luftverkehrsindustrie und die Verbreitung von Corona

Der Luftverkehrsindustrie lässt seit Monaten nichts aus, um ihre Lügen vom sicheren Fliegen in Zeiten der Pandemie zu verbreiten. Dabei werden sie von der Realität immer wieder der Lüge überführt. Seit dem ersten Lockdown im März waren von Passagieren immer wieder haarsträubende Geschichten aus eigener Anschauung gerade auch vom Flughafen Frankfurt geschildert worden. Geschichten, in denen Fraport Verantwortungslosigkeit und sträflicher Leichtsinns vorgeworfen wurde, Waren vielleicht im Flieger noch einigermaßen Schutzvorkehrungen beachtet worden, so war es spätestens bei der Busfahrt über das

Flughafengelände damit vorbei. Wiederholt war berichtet worden, dass Passagiere in überfüllten Bussen von und zu ihren Fliegern transportiert wurden, als wäre COVID19 nicht eine tödliche Gefahr.

Aber auch die Märchen von der Unbedenklichkeit der Kabinenluft („Luftqualität wie im Operationssaal“) sind nicht erst in den letzten Wochen widerlegt worden. Schon im Juli 2020 berichtete beispielsweise der NDR sehr kritisch: „Die Gefahr einer Ansteckung mit dem Coronavirus im Flugzeug halten die Fluggesellschaften offenbar für gering. Ihr Argument: Die Luft im Flugzeug sei so sauber wie in einem Operationssaal. Sie werde alle

drei Minuten ausgetauscht und durch sogenannte HEPA-Filter komplett gereinigt.

Doch Studien weisen darauf hin, dass dennoch ein Infektionsrisiko besteht.

Der Sicherheitsabstand von 1,50 Meter lässt sich in den Sitzreihen der Flugzeuge nicht einhalten. Das Einatmen der Tröpfchen und Aerosole vom Sitznachbarn scheint unter diesen Bedingungen leicht möglich.

Zum Beispiel zeigt eine Untersuchung der Purdue University, wie sich 20 Menschen im Jahr 2003 bei einem mitreisenden Passagier mit dem Sars-Virus angesteckt haben.“

Quelle und weitere Informationen: [Corona-Ansteckung im Flugzeug: Wie groß ist die Gefahr? | NDR.de - Ratgeber - Gesundheit](#)

Aber die Luftfahrtindustrie und ihre Lobby versucht auch noch im Januar 2021 dreist alles wegzulügen, was seit 2003 und länger bekannt ist. [www.boerse-online.de](#) schreibt am 12.01.2021: „Der Luftfahrtverband BDL setzt auf [Corona](#)-Einreisetests. Immer mehr Staaten gingen dazu über, dass Passagiere mit einem Corona-Test einreisen dürften, sagte BDL-Präsident Peter Gerber bei einer Veranstaltung des Wirtschaftsbeirats Bayern. "Wenn das geschieht, kann aus unserer Sicht wieder sicher gereist werden." Eine Ansteckung an Bord eines Flugzeugs sei aufgrund von Austausch und Reinigung der Luft nicht ganz so wahrscheinlich wie ein Sechser im Lotto.“

Nicht nur der mächtige Bundesverband der Luftverkehrsindustrie BDL gerät durch solche Verlautbarungen in den Ruf krimineller Rücksichtslosigkeit und Verantwortungslosigkeit, auch Medien, die so etwas unhinterfragt verbreiten, disqualifizieren sich umfassend.

Die erschütternde Realität enthüllte erfreulicherweise vor wenigen Tagen erst eine Zeitung aus der Region Rhein-Main: In der AZ war am 13.01.2020 folgendes zu lesen:
„Trotz Maskenpflicht stecken sich in Flugzeu-

gen immer wieder Passagiere an. Flugbegleiter schlagen Alarm - denn was nützen Regeln, wenn sie nicht eingehalten werden können?“ Hier einige Zitate aus denen sich schwerste Vorwürfe an die Verantwortlichen der Luftverkehrsindustrie ergeben:

„Diese Geschichte ist ein Hilferuf. Zahlreiche Leser haben sich nach unserem Bericht über die Kontrollen am Frankfurter Flughafen gemeldet, darunter etliche Lufthansa Mitarbeiter. Sie wollen alle wollen anonym bleiben - aus Angst vor Konsequenzen.“

Die Luftfahrtbranche unterschreitet permanent in Mindestabstand von 1,5 m - in der Business Class um das Zweifache, in der Economy Class um das Dreifache!

**Flugbegleiter sprechen über Corona:
„Wir fliegen das Virus um die Welt“ -**

Bewiesene Fakten: Trotz Maskenpflicht haben sich im September bei einem Langstreckenflug vier Passagiere mit Corona angesteckt. Eine Studie aus Irland vom Sommer 2020 belegt, dass sich 13 Menschen mit dem Virus bei einem Flug angesteckt haben- und zwar über Reihen hinweg und obwohl das Flugzeug nur 17 % ausgelastet war und Maskenpflicht galt. Die Verpflichtungserklärung, die Lufthansa wie viel wie andere Fluggesellschaften unterschrieben hat, gilt nur auf dem Papier. Beispielsweise wird empfohlen, den Einsatz der einzelnen Luftdüsen an den Sitzplätzen so weit wie möglich zu reduzieren. Flugbegleiterinnen berichten, dass ihnen untersagt ist, Ansagen zu machen, dass die Passagiere die Luftdüsen geschlossen halten müssen. Ein Mitarbeiter wird zitiert „Wir haben alle Angehörige. Und das Virus fliegt mit uns um die Welt. Wir wünschen uns nichts mehr, als dass wenigstens die Empfehlungen der Agentur für Flugsicherheit EA Saar umgesetzt würden.“

Quelle: [AZ, 13.01.2021](#)

kd 16.1.2021

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

Mit dieser Ausgabe liegt nun die dritte 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

**Impressum: „BBI-Nachrichten 01/2021“ 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**