

Hermann Schoppe:

Immer mehr Fragen und keine befriedigende Antwort

Ein Beitrag zur Diskussion über den Ausbau des Frankfurter Flughafens:
Keine vollendeten Tatsachen schaffen!

Hermann Schoppe (43) ist nicht nur CDU-Landtagsabgeordneter, er ist auch Offenbacher. Über seinem Häuschen im Neubaugebiet Bieber-West pendeln sich zahlreiche Flugzeuge mit Ziel Flughafen Frankfurt in die Landeschneise ein. Schoppe ist auch Stadtverordneter in Offenbach, und in dieser Eigenschaft hielt er am Abend des 20. November 1980 in der Plenarsitzung des Offenbacher Stadtparlaments eine Rede, die die angesetzte Diskussion zum Flughafenausbau, zum Bau der umstrittenen Startbahn 18 West, wesentlich abkürzte. SPD-Sprecher Dieter Faulenbach gestand nämlich unumwunden zu, dass er und seine Fraktionsfreunde ihre Bedenken und Fragen auch nicht besser hätten ausdrücken können; Schoppe habe auch für die Sozialdemokraten gesprochen. Hier – nur unwesentlich gekürzt – die Ausführungen des CDU-Politikers:

Die Diskussion über den Ausbau des Frankfurter Flughafens ist ein Beispiel dafür, dass sich die reine Lehre nur selten verwirklichen lässt. Es gibt unterschiedliche Positionen in den einzelnen Parteien. Ministerpräsident Holger Börner nimmt eine andere ein als der SPD-Bezirk Hessen-Süd. Auch innerhalb der CDU gibt es unterschiedliche Positionen.

Für uns besteht kein Zweifel an der wesentlichen Bedeutung und der Funktion des Frankfurter Flughafens für Wirtschaft und Bevölkerung des gesamten Rhein-Main-Gebietes. Der Flughafen zählt allein 30.000 Arbeitsplätze; rund 75.000 Menschen sind direkt von ihm abhängig. Nahezu die gesamte Wirtschaft unseres Raumes ist ohne den Luftverkehr nicht denkbar. Deshalb stehen wir positiv zu diesem Flughafen.

Allerdings müssen auch die Belastungen für die Umwelt in den Entscheidungsprozess mit einbezogen werden. Das Umweltbewusstsein ist in den letzten Jahren gestiegen, zu Recht, wie ich meine – wenn auch manche Gruppierungen den Umweltschutzgedanken nur als Vorwand zur Verfolgung anderer politischer Ziele in den Vordergrund stellen.

Zunächst ein paar Daten zur Vorgeschichte der Startbahn 18 West: Den Antrag stellte die Flughafen AG im Jahre 1965. Der entsprechende Kabinettsbeschluss erging 1966. Der Planfeststellungsbeschluss wurde 1968 erlassen. Es folgten verschiedene Gerichtsverfahren. Die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses wurde am 22. Juli 1980 angeordnet. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel entschied am 21. Oktober 1980, dass die Startbahn gebaut werden dürfe. Bereits eine Woche danach ließ die Flughafen AG sieben Hektar Wald abholzen.

Für uns – als von einer solchen Maßnahme direkt Betroffene – stellt sich die Frage, ob diese schnelle Schaffung von Fakten dazu beiträgt, das notwendige Vertrauen in der Bevölkerung in die Richtigkeit der Entscheidung überhaupt herzustellen.

Erhebliche Zweifel werden geweckt, wenn man zum Beispiel daran denkt,

- a) dass der Haushaltsausschuss des Landtages im Herbst 1978 den Verkauf von 303 Hektar Wald aus Landesbesitz an die Flughafen AG für die Verschiebung des Parallelbahnsystems billigte, zu einem Zeitpunkt, zu dem bereits ein neuer Landtag gewählt, aber noch nicht konstituiert war, und
- b) dass Wirtschaftsminister Karry am 22. Juli 1980 den Planfeststellungsbeschluss für sofort vollziehbar erklärte, zu einem Zeitpunkt, zu dem sich viele Bürger im Sommerurlaub befanden.

Und dies ist geschehen, obwohl die Entscheidungsgrundlagen in den letzten Wochen und Monaten immer unsicherer geworden sind. Statt mehr Klarheit zu erhalten, sind in den letzten Wochen und Monaten immer mehr Fragen aufgetaucht, auf die es keine befriedigende Antwort gibt.

Frage 1: Stimmen denn die Verkehrsprognosen überhaupt noch?

Der Antrag der Flughafen AG stammt schließlich aus dem Jahre 1965. Seitdem hat ein deutlicher Bevölkerungsrückgang eingesetzt.

Im Juli 1979 berichtete die Landesregierung auf einen Antrag der CDU-Fraktion, beim Flughafen sei weiterhin ein steigendes Verkehrsaufkommen zu erwarten – unter anderem wegen der günstigen Flugpreisentwicklung und wegen anhaltender Konsumneigung. Beides trifft nicht mehr zu. Die Flugpreise steigen enorm, und sie werden – wegen der Kraftstoffpreise – weiter steigen. Der Konsumspielraum der Bürger wird zunehmend durch Energiekosten eingeschränkt. Die Nachfrage nach Flugreisen geht zurück, von September 1979 auf September 1980 um drei Prozent. Die Entwicklung ist weltweit. Das kürzlich ergangene Urteil des Oberverwaltungsgerichts Schleswig zum Projekt eines Ausweichflughafens für Hamburg berücksichtigt bereits diesen Aspekt.

Die IATA, die internationale Organisation der im Linienflugdienst tätigen Unternehmen, hat das Jahr 1980 schon als das „schwärzeste Finanzjahr der zivilen Luftfahrt“ bezeichnet. Treibstoffkosten, Rezession, Inflation, Marktverzerrung, Wechselkursschwankungen werden als Gründe genannt. Charterfluggesellschaften und namhafte Reiseunternehmen geraten in die roten Zahlen.

Ist dies nur eine vorübergehende Erscheinung oder bleibt es bei dieser Tendenz? Diese Frage müsste beantwortet werden.

Frage 2: Wird mit dem Bau der Startbahn 18 West der gewünschte Nutzen erreicht, die notwendige Wirtschaftlichkeit erzielt?

Die interne Lufthansa-Studie bezweifelt den ökonomischen Nutzen. Man kann diese Studie beurteilen, wie man will. Tatsache scheint zu sein, dass bei der Lufthansa grundsätzlich neue Überlegungen angestellt werden.

Frage 3: Welche Kapazitätserweiterung bringt überhaupt die neue Startbahn dem Frankfurter Flughafen?

Flughafen AG und Landesregierung sprachen von 25 bis 28 Prozent Kapazitätserweiterung. Der Experte Ted Hooten lieferte im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums im März 1980 eine Studie über 10 deutsche Verkehrsflughäfen ab und kommt darin auf eine

Kapazitätserweiterung von nur ungefähr zwei Prozent. Sein Gutachten ist bislang nicht veröffentlicht; Interpretationen des Gutachtens wurden nur teilweise dementiert.

Frage 4: Sind denn die flug- und verkehrstechnischen Bedenken von Fluglotsen und zahlreichen namhaften Vertretern der Vereinigung „Cockpit“ wirklich als bedeutungslos abzutun? Verkraftet unser Luftraum überhaupt noch die geplanten zusätzlichen Kapazitäten? Rund dreißigmal fliegen Lufthansa-Maschinen zwischen Frankfurt und den benachbarten Flughäfen Köln/Bonn, Düsseldorf und Stuttgart hin und her. Ist das überhaupt notwendig? Zwischen Frankfurt und London gibt es pro Tag acht bis zwölf Flugverbindungen. Muss auch dies unbedingt sein?

Es werden immer mehr Großflugzeuge eingesetzt. Der Airbus befördert 200 Passagiere und genauso viel Fracht wie eine umgerüstete Boing 737. Aus zwei Flügen bisheriger Art lässt sich doch ein Flug mit einem Großflugzeug machen.

Frage 5: Sind Überlegungen und Bemühungen der Bundesbahn, das innerdeutsche Schienennetz auszubauen und das Angebot zu verbessern, etwa durch die Intercity-Züge im Ein-Stunden-Takt in alle Hauptrichtungen, so ganz ohne Einfluss auf den Luftverkehr, zumal 50 Prozent aller Flüge Inlandsflüge sind?

Frage 6: Verliert der Flughafen Frankfurt bei Nichtbau der Startbahn 18 West seine zentrale Funktion?

Der Anteil der Umsteiger an der Gesamtzahl der Fluggäste liegt doch erst bei 40 %. Die Weiterleitungsfracht macht allerdings 60% der Gesamtfracht aus. Aber der Flughafen München II wird gebaut, und auf dem gutausgebauten Flughafen Köln/Bonn ist ein solcher „Betrieb“, dass man auf seinem Gelände – nach einer Bemerkung eines Lufthansa-Managers „Fasanen schießen“ könnte. Wo ist hier ein Gesamtkonzept und wo Kirchturmsdenken?

Frage 7: Wie hält man es eigentlich mit dem Grebe-Gutachten zum Freiflächen-Entwicklungsplan der Stadt Frankfurt?

In diesem Gutachten steht jedenfalls, dass das Rhein-Main-Gebiet die Grenze seiner ökologischen Belastbarkeit erreicht hat, ein Flughafenausbau also nicht vertretbar sei.

Frage 8: Wie viel Wald geht denn durch die Startbahn wirklich verloren?

Der Hessische Minister für Wirtschaft und Technik bezifferte den Waldeinschlag in einem Bericht an den Landtag vom 9. Juli 1979 auf 200 Hektar; es würden allerdings 78 Hektar wiederaufgeforstet, so dass effektiv 122 Hektar verloren gingen.

Umweltminister Karl Schneider hat eine andere Rechnung aufgemacht, die mit 148 Hektar endgültigem Waldverlust abschließt. Schneider hat aber darauf verwiesen, dass man beim Startbahnbau auch die dort verlaufende Hochspannungstrasse verlegen müsse, was – bei konventioneller Neutrassierung – einen zusätzlichen Waldverlust von 170 Hektar bringen würde. Das wären demnach zusammen 318 Hektar.

Kurz darauf hat sich wieder das Wirtschaftsministerium gemeldet mit dem Vorschlag, die Trasse der Hochspannungsleitung „anders zu führen, als bisher geplant“, was 40 Hektar Waldeinschlag erspare. Offenbar von den 170 zusätzlichen Hektar, die Schneider genannt hat, abzuziehen.

Die jüngste Rechnung hat die Flughafen AG selbst in ihren Zeitungsanzeigen Mitte November 1980 aufgestellt; bis zu 200 Hektar für die Startbahn, zusätzlich 7 bis 10 Hektar für die Trasse der Hochspannungsleitung, im ungünstigsten Falle aber auch 44 bis 50 Hektar.

Der Bürger fragt sich nun, was von alledem eigentlich gilt. Er steht vor Fragen über Fragen.

Deshalb empfiehlt die CDU der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

„1. Bei dem gegenwärtigen Erkenntnisstand kann im Interesse der Offenbacher Bevölkerung dem Bau der Startbahn 18 West nicht zugestimmt werden.

2. Die verantwortlichen Stellen werden aufgefordert, für klare Entscheidungsgrundlagen zu sorgen.

3. Im Interesse der Offenbacher Bevölkerung sind Umweltschutzmaßnahmen in jedem Fall zu verstärken.“

Ich denke dabei an ein erweitertes Nachtflugverbot und an Konsequenzen im Bewertungs- und Steuerrecht, weil beispielsweise die Grundstücke in der Einflugschneise in ihrer Nutzung beschränkt sind und an Wert verlieren.

„4. Es müssen vorläufig alle Maßnahmen unterbleiben, die vollendete Tatsachen schaffen.“

Meiner Meinung nach missbraucht jeder das Recht, der in der gegenwärtigen ungeklärten Situation vollendete Tatsachen schafft. Der Richterspruch aus Kassel zwingt nicht zum Bau der Startbahn; er besagt nur, dass die Startbahn gebaut werden darf. Die Landesregierung kann gegebenenfalls den Planfeststellungsbeschluss für die Startbahn wieder aufheben. Ich erinnere den Wirtschaftsminister dieses Landes daran, dass er selbst einmal einen Planfeststellungsbeschluss wieder aufgehoben hat, und zwar den zum Bau der Umgehungsstraße für Eltville. Also geht das durchaus.

Andererseits: wenn präzise Antworten auf unsere Fragen die Notwendigkeit des Flughafenausbaues ergeben sollten, können und werden wir uns dem nicht verschließen. Aber die Antworten müssen gegeben werden.

Das Offenbacher Stadtparlament folgte Schoppes Beschlussvorschlag gegen die Stimmen der FDP, die Offenbach für „in dieser Angelegenheit weder betroffen noch gefragt“ hielt.

Frankfurter Rundschau vom 26.11.1980;

auszugsweise wiedergegeben in

Winfried Ratthey/Jürgen Wolf:

„Demokratie – Realität, Aufgaben und Probleme“,

Schroedel Schulbuchverlag Hannover 1984