

Dieter Faulenbach da Costa
Tulpenhofstr. 1
Parteiloser Direktkandidat DIE LINKE
Wahlkreis 43 Offenbach-Stadt

Tel.: 069-800-2623/2685
Fax. 069-800-1877

63067 Offenbach am Main

Mobil: 0172 6907093
E-Mail: dieter.faulenbach@fdc-airport.de

Zukunft Flughafen & Region

Die Protagonisten des Flughafens Frankfurt glauben, drei „wichtige“ Argumente für ihren Flughafen zu haben:

1. Er, der Flughafen, war schon immer da.
2. In dieser dicht besiedelten Region gibt es keinen besseren Standort.
3. Der Flugplatz als Job-Maschine.

Er, der Flughafen, war schon immer da

Als Straßen und Eisenbahnen gebaut wurden, dachte noch niemand ans Fliegen. Als nach dem Krieg 14 Millionen Menschen mit Wohnungen versorgt werden mussten war das Thema fliegen irrelevant. Menschen mussten mit Nahrung und Wohnraum versorgt werden. Als der Flughafen 1936 dorthin gelegt wurde, wo er heute liegt, war er für Zeppeline geplant (deshalb gibt es Zeppelinheim) und hatte ab 1942 vier kurze Landepisten für die damaligen Flugzeuge. Die Pisten waren im Dreieck angeordnet um immer gegen den Wind starten und landen zu können.

Als schließlich der zivile Luftverkehr in Deutschland wieder zugelassen wurde, spielte sich der Verkehr auf 2 parallelen Pisten ab, die nicht länger als 2.000 m waren. Erst in den späten 60-er und Anfang der 70-er Jahre wurden Pistenverlängerung, Pistenverschiebung und Bau der Startbahn West geplant und schließlich genehmigt. Lage und Orientierung der Startbahn West wurden mit der notwendigen Lärmverteilung begründet. Zugesichert wurde 1971, dass eine weitere Piste am Standort keines Falls genehmigt werde.

Nach den Protesten gegen den Bau der Startbahn West in den 80-er Jahren (ich war da in Afrika) hat der Hessische Landtag das Bannwaldgesetz beschlossen. Beschlossen, mit der Absicht jegliche Flughafenerweiterung am Standort zu unterbinden. Darf man sich als Wähler und Kommunalpolitiker auf solche Zusagen nicht mehr verlassen? Um dieser Frage der Zuverläss-

Zukunft Region & Flughafen

sigkeit politischer Zusagen aus dem Weg zu gehen, hat die SPD/Grüne Landesregierung unter Hans Eichel und Ruppert von Plottnitz die „Mediation“ ins Leben gerufen und den Auftrag für die Mediation und deren Zusammensetzung so formuliert, dass das, was rauskam, auch rauskommen musste.

So hatte man bis heute die Möglichkeit, sich mit treuem Augenaufschlag auf die Mediation zu berufen und die Hände für das, was man der Region angetan hat, im trüben Wasser der Mediation zu waschen. Im Jahr 2006 wurde das Bannwaldgesetz von CDU, SPD und FDP wieder aufgehoben, mit der Begründung, dass die Mediation ja den Ausbau vorsehe, um den Ausbau mit der Landebahn Nordwest zu ermöglichen. Was schlug die Mediation vor und was wurde umgesetzt?

Das „unauflösbare“ Paket der Mediation, enthielt die Optimierung des Bestandes, den Ausbau mit der Vorzugsvariante Nordwest¹, ein Flugverbot von 23 bis 5 Uhr, Maßnahmen des aktiven Schallschutzes und das Regionale Dialogforum (RDF), das die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes präzisieren sollte. Das RDF ist dieser Aufgabe nie gerecht geworden. Wie sollte es auch, hatte doch die Luftverkehrswirtschaft mit der Mediation und dem laufenden Genehmigungsverfahren alles, was man brauchte. Da ließ man sich dann zu netten Diskussionen herab, aber nie mit der Absicht ein Ergebnis erzielen zu wollen. Auch das Forum Flughafen & Region (FFR) mit Umwelthaus (UNH) und „Expertengremium Aktiver Schallschutz“ haben lediglich Alibi-Funktionen. Wer diskutiert demonstriert nicht. Wer diskutiert, hofft noch auf eine Wende zum Guten.

In dieser dicht besiedelten Region gibt es keinen besseren Standort.

Das Raumordnungsverfahren kam 2003 zum Ergebnis, dass die untersuchte Vorzugsvariante Nordwest nicht raumverträglich

¹ Im GAP 2000, der parallel zur Mediation und unabhängig von der Mediation erstellt wurde, ist die Landebahn Nordwest die einzige Erweiterungsoption. Anders formuliert: Fraport hat die Mediation genutzt um sich die eigene Planung legitimieren zu lassen. Dies ist auch aus dem Geschäftsbericht der Fraport AG des Jahres 2001 so zu entnehmen.

Zukunft Region & Flughafen

sei. Da wäre normalerweise Ende der Veranstaltung angesagt gewesen. Stattdessen machte die Landesregierung aus einem raumunverträglich, ein „kann raumverträglich gemacht werden“. Dafür müssen dann Richtlinien, Verordnungen, Gesetze und der Landesentwicklungsplan geändert werden. Politik als Erfüllungsgehilfe privatwirtschaftlicher Interessen?

In der Planfeststellung vom März 1971 zum Bau der Startbahn West steht drin, dass eine weitere Piste am Standort nicht genehmigungsfähig sei. Im Jahr 1974 schreibt die "Regionale Planungsgemeinschaft Untermain" (RPU) in ihrem Raumordnungsgutachten, dass bei Realisierung der Startbahn West ab Ende der 80-er Anfang der 90-er Jahre mit einem erneuten Erweiterungsbedarf zu rechnen sei. Mit dem Bau der Startbahn West sei die Grenze der Raumverträglichkeit erreicht, so die RPU, der weitere Ausbau des Flughafens können entweder nur an einem anderen Standort oder durch ein Flughafensystem sichergestellt werden. Es sei nun Aufgabe der Regionalplanung die Standortsuche zu beginnen. Nach meiner Erinnerung wurden die fünf Regionalen Planungsgemeinschaften in Hessen Ende der 70-er Jahre aufgelöst und die Regionalplanung bei den zwischenzeitlich drei Regierungspräsidien angesiedelt. Eine Standortsuche erfolgte nicht. Trotz dieser fehlenden Untersuchung kommen die Protagonisten des Flughafens regelmäßig zum Ergebnis, dass es in einem so dicht besiedelten Land wie Deutschland, insbesondere aber in einer so dicht besiedelten Region wie Rhein-Main, keine Standortalternative gebe. Dass es keine Alternativen gibt, ist aus sich selbst heraus Unsinn. Alternativen gibt es immer. Weiter kann ich bestätigen, dass bspw. der Standort Sperenberg in einem Standortsuch- und Raumordnungsverfahren als geeigneter Flughafenstandort bewertet wurde, während der Standort Schönefeld als ungeeignet bewertet wurde. Die Politik in Berlin Brandenburg hat anders entschieden.

Ich habe mal recherchiert. Der Großraum London hat eine Einwohnerdichte (EW/km²) von 4.980 EW/km². Der Großraum Seoul von 16.175 EW/km². Der Großraum Kuala Lumpur von

Zukunft Region & Flughafen

6.055 EW/km². Hongkong von 6.400 EW/km². Der Großraum Athen hat eine Dichte von 16.815 EW/km² und trotzdem Anfang 2000 einen neuen ausgelagerten Flughafen bekommen. Überall wurden in den letzten 20 Jahren Flughäfen aus den Ballungsräumen verlagert, oder sollen verlagert werden. Für das Rhein-Main-Gebiet, mit einer Dichte von 372 EW/km² hören wir, dass die Region zu dicht besiedelt sei, um einen alternativen Standort zu finden. Habe ich da was falsch verstanden? Übrigens hat die Planfeststellungsbehörde ihre Weigerung alternative Standorte zu untersuchen damit begründet, dass der Schutz des ländlichen Raumes höher zu gewichten sei, als die Anforderungen an die Siedlungsbereiche im Verdichtungsraum.

Es ist deutlich erkennbar, so dicht besiedelt ist die Rhein-Main-Region wiederum nicht, dass Alternativen nicht möglich wären. Die Protagonisten kommen in Hessen immer wieder, ohne je eine Untersuchung gemacht zu haben, zum Ergebnis, dass es keine Alternativen in der „dicht besiedelten Region“ gibt. Weshalb wird diese unbegründete „Erkenntnis“ auch von der Politik mitgetragen? Ganz einfach: Wer zugibt, dass es Standortalternativen gibt, verliert Anlass, Berechtigung und Begründung, am falschen Standort weiter zu investieren. So werden wir, wenn wir uns weiter vorführen lassen und nicht darauf drängen ein Standortsuchverfahren einzuleiten, sehenden Auges in den nächsten Ausbau am falschen Standort und eine raumordnerische Katastrophe führen lassen. Jede Investition am falschen Standort begründet den nächsten Ausbau. Der Bau des neuen Fernbahnhofs, die Mediation, das Genehmigungsverfahren und schließlich der Bau der Nordwestbahn sind mahnende Beispiele dafür, was sich in einigen Jahren wiederholen wird, wenn nicht jetzt gegengesteuert wird.

Der Flugplatz als Job-Maschine.

Eine weitere Legende, die es gilt zu entzaubern. Für jeden Flughafen, an jedem Standort stellen Planer, Betreiber und Politiker im Zweifel die möglichen Arbeitsplätze in den Vordergrund. Eine von mir vorgenommene Auswertung zeigt, dass

Zukunft Region & Flughafen

diese Effekte, je nach Verkehrssegmenten und Flughafenutzung, zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen führt. So hat ein Flughafen mit hohem Loc-Cost Aufkommen (Hahn bspw.) nur eine niedrige Beschäftigungsquote und ein Flughafen mit zentralen Wartungseinrichtungen (bspw. Hamburg) eine hohe Beschäftigungsquote. Da die Elastizität des Luftverkehrswachstums in den vergangenen Jahrzehnten (etwa bis 2002) regelmäßig das Zweifache des Wirtschaftswachstums ausmachte, stieg die Beschäftigung absolut, nahm aber im Verhältnis zum Verkehrswachstum deutlich ab. Dies macht die Rationalisierungspotenziale im Luftverkehr deutlich, die immer noch vorhanden und nicht ausgeschöpft sind.

Die Planer machen die Beschäftigungseffekte am Verkehrsaufkommen Fracht und Passagiere fest. Dabei stellen 100 kg Fracht eine Verkehrseinheit (VE) und ein Passagier auch eine VE dar. Auf deutschen Flughäfen liegt die Beschäftigungsquote zwischen 350 Arbeitsplätzen pro 1 Mio., VE und etwa 1200 Arbeitsplätzen pro 1 Mio. VE. Der Flughafen Frankfurt liegt mit etwa 850 Beschäftigten pro 1 Mio. VE noch im oberen Drittel. In den 70-er Jahren hatte der Flughafen Frankfurt noch eine Quote von über 2000 Beschäftigten pro 1 Mio. VE.

Erkennbar wird durch diese Ausführungen, dass die Beschäftigungsquote nicht standortabhängig, sondern verkehrsabhängig ist. Der Standort ist aber verantwortlich für die Immissionen von Fluglärm und Schadstoffen. Weiter wird ein falscher Standort immer Restriktionen für den Flughafen und die betroffene Region nach sich ziehen. Für den Flughafen Restriktionen in Bezug auf die Betriebszeiten und Entwicklungspotenziale. Für die Region mit Siedlungsbeschränkungen, Bau- und Entwicklungsverböten. Bei diesen Bau- und Entwicklungsverböten wird die Bestandsbevölkering von diesen Restriktionen ausgeschlossen. Folglich wird die Bestandsbevölkering von den Schutzwirkungen des Fluglärmschutzgesetzes ausgeschlossen. Für die Bestandsbevölkering gibt es lediglich passiven Lärmschutz teilweise auf Kosten des Flughafenbetreibers, teilweise auf Kosten der öffentlichen Hand und teilweise auf Kosten der

Zukunft Region & Flughafen

Betroffenen. Die, im Prinzip richtigen, Bauverbote führen in den Nachbarkommunen dazu, dass Kommunen (bspw. Offenbach, Raunheim, Nauheim) nicht mehr in der Lage sind, die Versorgung ihrer Bevölkerung mit wohnortnaher Infrastruktur sicherzustellen. So wird Offenbach dauerhaft nicht in der Lage sein, ein Bildungsangebot in der Sekundarstufe II (Gesamtschulen, Gymnasien, Berufsschulen) aufrechtzuerhalten.

Auch die diskutierten Problemlösungen wie Verlagerung von Verkehr auf die Schiene oder Verlagerung von Verkehr ohne Bezug zum Drehkreuz auf einen anderen Flughafen, wird die Probleme eines falschen Standorts nur vorübergehend und nicht dauerhaft lösen. Es sei denn am Standort selbst wird Verkehrswachstum verhindert. Dann aber wird der Standort dauerhaft nicht zu halten sein. Logischerweise sollte dann gleich die Forderung nach einem neuen raumverträglichen Standort gestellt werden.

Ergebnis

Die Beharrungsmomente und Durchsetzungsvermögen der Luftverkehrslobby und ihrer Unterstützer in Politik und Gesellschaft sind äußerst groß. Die vorgetragenen Argumente, dass der Flughafen schon immer da war, es in der dicht besiedelten Region keine Alternativen gebe, der Flughafen der Wirtschaftsmotor der Region sei und für Arbeitsplätze Sorge, sind bei näherer Betrachtung nur vordergründig und nicht zukunftsorientiert, dafür aber öffentlichkeitswirksam.

Diesen Flughafen, wie wir ihn jetzt erleben, haben sich die Protagonisten des Luftverkehrs selbst 1995 noch nicht vorstellen können. Der General-Ausbauplan (GAP) 1995 des Flughafens Frankfurt, kennt die Landebahn Nordwest nicht und stellt fest, dass es keine Entwicklung über den damaligen Flughafenzaun gebe. Dieselben Protagonisten weigerten sich in den vergangenen zehn Jahren über den Planfall 2020 hinaus zu schauen. Das, so diese Leute, solle die nächste Generation tun. Zwischenzeitlich aber werden Milliarden am falschen Standort investiert, um damit den nächsten Ausbau zu begründen. Bei der

Zukunft Region & Flughafen

Landebahn Nordwest lief es doch nicht anders. Erst wurde investiert, dann mussten diese Investitionen dafür herhalten, dass nur an diesem Standort eine Erweiterung wirtschaftlich vertretbar sei.

Warum weigert man sich eine Standortsuche für einen raumverträglichen Standort einzuleiten? Da wird, wider besseres Wissen, etwas behauptet, für das es keine Argumente gibt. Noch niemand hat die Region auf alternative Standorte hin untersucht. Niemand den Auftrag erteilt ein Standortsuchverfahren einzuleiten. Trotzdem wird behauptet, dass es keine besseren Standorte gebe. Woher wird diese Gewissheit genommen?

Auch das immer wieder vorgetragene Arbeitsplatzargument erweist sich bei näherer Betrachtung als wenig tragfähig. Es ist nämlich nicht der Standort, der die Arbeitsplätze generiert. Arbeitsplätze werden durch Verkehrsaufkommen generiert. Ein Flughafen am richtigen Standort kann restriktionsfrei Verkehr abwickeln, Verkehr aufnehmen und Zukunftsstrategien entwickeln, was am falschen Standort wegen den damit verbundenen Auswirkungen nicht möglich ist.

Schlussbemerkung

Keines der drei vorgetragenen Argumente erweist sich bei näherer Betrachtung als tragfähig. Alle drei Argumente lassen sich leicht entkräften. Warum aber werden die Argumente nicht nur von Laien sondern auch von Fachleuten der Luftverkehrswirtschaft und der Politik vorgetragen?

Nun, wer langfristige Strategien entwickelt und feststellt, dass der bestehende Standort nicht zukunftsfähig ist, müsste wesentliche Investitionen am bestehenden Standort stoppen, möglichst schnell einen neuen Standort suchen und entwickeln und in einem Zeitraum von etwa 15 bis 20 Jahren den Betrieb am neuen Standort aufnehmen.

Zukunft Region & Flughafen

Wer zugibt am falschen Standort zu investieren, müsste umgehend damit aufhören. Bei der willfährigen Politik ist der eingeschlagene aber der einfachere Weg. Die Politik sichert, wie die vergangenen zehn Jahre belegen, die Entwicklung am falschen Standort, räumt per Gesetz Hindernisse beiseite und verhindert durch den Grundsatz der Planerhaltung im Verwaltungsverfahrensgesetz die Aufhebung fehlerhafter oder falscher Planung durch die Gerichte.

2008 und 2009 haben die Landtagsparteien CDU, SPD, FDP und B90/Grüne unisono festgestellt, dass das Thema Flughafen bei der Wahlentscheidung nicht relevant war und die Mehrheit der Wähler für den Ausbau gestimmt hätten. Bei Wahl am 22. September sollten die Fluglärm betroffenen nicht noch einmal die Parteien wählen, die davon ausgehen, dass es wiederum eine Entscheidung für den Flughafen war. Diesmal muss die Protestwahl DIE LINKE stärken. Nur dann wird ein Umdenken bei den anderen Parteien beginnen. Nicht nur bei der Landtagswahlen gibt es eine alternative, die gibt es auch für einen raumverträglichen Flughafenstandort.

Offenbach, den 22. Juli 2013

Dieter Faulenbach da Costa