

Redebeitrag von Nick Timm, Erörterungstermin am 13. Januar 2006 (acht Anträge)

Ich mache hier von der mir eingeräumten Möglichkeit Gebrauch, mich als Privateinwender unabhängig von den momentan behandelten Tagesordnungspunkten äußern zu können.

Was mich bedrückt, ist die Hilflosigkeit als betroffener Bürger einem Bauvorhaben gegenüber, das politisch durchgedrückt werden soll und das mit politischen Argumenten in der Öffentlichkeit begründet wird. Dies betrifft vor allem die prognostizierten Arbeitsplätze, zu denen ich mich hier bereits geäußert habe. Dies ist Teil einer Prosperitäts-Euphemie für den Standort Rhein-Main als Folge des Flughafenausbaus, die den Bürgern hier vorgegaukelt wird. Im Umkehrschluss wird der Region mit Verelendung und Absinken in die Provinzialität gedroht, wenn dieser Ausbau nicht stattfinden sollte. Ich sehe mich hier in einem Verfahren, in dem ich mich zu diesen Problemen zwar äußern kann, gleichzeitig aber erkennen muss, dass diese von der Gegenseite propagierten Argumente in diesem Planfeststellungsverfahren eine nur untergeordnete Rolle spielen, weil für den Ausgang des Verfahrens nur die verfahrensrechtlichen Aspekte ausschlaggebend sind. Für einen Nichtjuristen erinnert das fatal an den von Kafka beschriebenen Prozess. Die Dinge um die es uns Bürgern in diesem Zusammenhang eigentlich geht, stehen hier leider nicht zur Diskussion.

Ich möchte mich trotzdem zu einigen der Dinge äußern. Ich werde aber gleichzeitig eine Reihe von Anträgen einbringen, von denen ich hoffe, dass sie auch nach verwaltungsrechtlichen Gesichtspunkten eine Chance haben, berücksichtigt zu werden.

Die für dieses Bauvorhaben verantwortlichen Landespolitiker, eigentlich müsste man den Bogen noch weiter spannen und auch Bundes- und Europapolitiker mit einbeziehen, sind unangreifbar, halten aber stur an einem Vorhaben fest, das ausschließlich von kurzfristig geprägten wirtschaftlichen Interessen getragen wird, wobei schon sicher ist, dass diese Rechnung nicht aufgeht. Die langfristigen Belastungen und schädlichen Veränderungen für die Region werden geleugnet oder man will sie nicht wahrhaben.

Eine besonders pikante Note erhält das ganze dadurch, dass die verantwortlichen Landes- und Kommunalvertreter als Anteilseigner materiell in das Vorhaben eingebunden sind. Also welche Interessen vertreten Herr Koch, Frau Roth und letztlich Herr Tiefensee? Man könnte zynisch sagen: diese Politiker vertreten in unserem Namen ihre Interessen. Ich will hier ausdrücklich bemerken, ich spiele hier auf keine eigenen materiellen Interessen an, sondern auf selbstherrliche Machtausübung und den blinden Glauben auf die alles regelnden Kräfte des Marktes, wenn man der Wirtschaft nur freien Lauf lässt.

Und damit komme ich zu meinem ersten Antrag.

Durch ein Gutachten eines vom Flughafen unabhängigen Instituts ist zu untersuchen:

- 1. Ist die materielle Einbindung gewählter Volksvertreter in die Interessen einer Aktiengesellschaft mit der Objektivität ihres Mandates vereinbar?**
- 2. Gibt es einen Interessenskonflikt bei der Abwägung einer Schutzverpflichtung gegenüber hunderttausender betroffener Bürger vor den nachhaltig negativen Auswirkungen des Mammutprojektes Flughafenausbau einerseits und den betriebswirtschaftlich bedingten Interessen des Unternehmens Fraport AG andererseits?**
- 3. Darf in einem solchen Falle, wie durch den VGH im Falle der A380 Halle geschehen, bei einer solchen Vermengung der Interessenslagen von einer Priorität eines angeblich gegebenen öffentlichen Interesses gesprochen werden?**

Ein weiterer Punkt, den ich für äußerst erklärungsbedürftig halte, ist die veränderte Ausgangssituation, also die Prämissen, die dem Ausbauwunsch der Fraport zu Grunde liegen. Diese sind inzwischen sagen wir mal vorsichtig aus dem Gleichgewicht gebracht, um nicht zu sagen überholt. Ich denke hier an die Terroranschläge vom 11. September 2001 und an Djerba, ich denke an den Golfkrieg. Ich denke an die anhaltende wirtschaftliche Schwäche und die damit einhergehende schrumpfende Binnennachfrage. Ich denke an die Veränderungen im Luftverkehr, an die Entwicklung der Billigairlines. Hier wage ich die Prognose, dass es nur eine Frage der Zeit ist, bis wir auch im Billigflugbereich die ersten Interkontinentalangebote haben werden. Ich denke an die Preisexplosionen im Treibstoffmarkt und an die sich abzeichnenden Treibstoffverknappungen.

Ich denke an die vollmundigen Äußerungen von LH und Fraport zur Hubfunktion des Frankfurter Flughafens. „Nur ein Megahub wird den Herausforderungen des internationalen Wettbewerbs gerecht. Nur in der Drehkreuzfunktion mit dieser Konzentration liegt die Zukunft des Luftverkehrs“. Nach nur sechs Jahren sieht die Entwicklung völlig anders aus. Boeing zweifelt an der Mega-Hubstrategie generell und setzt mit seinem Flugzeugmodell Bo 787 Dreamliner auf PTP. Und auch Airbus ist sich seiner Sache mit dem A380 plötzlich nicht mehr ganz so sicher und entwickelt ein Gegenmodell den A350. Übrigens kräftig von Steuergeldern subventioniert.

Und was tut die LH? Die hält natürlich am vollen Ausbauprogramm des Frankfurter Flughafens fest, baut aber parallel den Flughafen München zur Drehkreuzfunktion aus. Übrigens mit den gleichen Methoden wie in Frankfurt wird hier mit Abzug gedroht, wenn nicht eine weitere Landebahn gebaut wird. Mit dem Kauf der Swissair erwirbt die LH mit dem Flughafen Zürich ein drittes Drehkreuz und mit dem Zugriff auf Kopenhagen und Wien über die Star Alliance verfügt die LH nun über fünf Drehkreuze in Zentraleuropa. Also eine völlig andere Strategie als was man uns seinerzeit am Beginn des Ausbaivorhabens erzählt hat.

Und das alles soll keine Folgen auf die Prämissen von damals haben? Diese Tatsache wird auch nicht dadurch aus der Welt geschafft, indem man die gleichen Gutachter, die diese Gutachten erstellt haben, nach bewährter Fraport Praxis aufmarschieren und verkünden lässt, „Alles hat sich wieder eingependelt, nichts hat sich nachhaltig verändert, das haben wir alles berücksichtigt“. Es wird runtergekocht auf die einfache Formel, preistreibende Komponenten (Kerosin, Steuern etc.) und preissensitive Faktoren (Effizienz, Flugzeuggrößen, Auslastung, Low-Cost-Carrier) halten sich die Waage und führen weiterhin zu konstanten Entwicklungen.

Die Prognosen dieser Gutachten und besonders die von Intraplan sind bereits während des EÖT heftig kritisiert worden. Herr Prof. Führ vom Rhein-Main-Institut hat dies an dieser Stelle ausführlich erläutert.

Man arbeitet bei derartig unübersehbaren Marktrisiken nicht mehr einfach mit Prognosen, sondern entwickelt verschiedene Szenarien, um einen fairen Abwägungsprozess zu ermöglichen. Genau dies ist aber nicht passiert.

Ich stelle deshalb folgenden zweiten Antrag:

Anstelle einfacher Prognosen ist ein wissenschaftlich fundiertes Szenario zu erstellen, das einen fairen Abwägungsprozess ermöglicht.

Ich wage in diesem Zusammenhang die Behauptung, dass bei den praktizierten Sparmaßnahmen und Rationalisierungszwängen aller Unternehmen sowie bei dem Ausbau der elektroni-

schen Kommunikationsmittel dem Wachstum bei Geschäftsreisen enge Grenzen gesetzt sind und sich große Teile des Tourismusgeschäfts auf die Billigflieger verlagern werden.

Ich stelle daher den dritten Antrag:

die für den Ausbau ausschlaggebenden Prämissen sind durch neutrale Gutachter auf die veränderten Marktgegebenheiten zu überprüfen.

Ich möchte noch einmal auf die von mir und von den meisten der betroffenen Bürger und Kommunen empfundene unfaire Handhabung dieses Verfahrens zu sprechen kommen. Wohlwissend, dass dies ein durch die Politik erzeugtes Problem ist, das man verfahrensrechtlich nur sehr bedingt angehen kann. Aber angesichts der ungeheuren Auswirkungen, die dieses Projekt auf die Lebens- und Wohnqualität der Bürger hat, als auch angesichts der problematischen Einflüsse auf die Entwicklung des Standortes Rhein-Main ist das unerlässlich.

Die Unfairness begann bereits mit der Mediation. Der Begriff "Mediation" wurde missbraucht. Das Verfahren, das die damalige Hessische Landesregierung, noch unter dem Ministerpräsidenten Eichel ins Leben rief, war nicht ergebnisoffen, sondern zielorientiert auf den von LH und Fraport (damals noch FAG) gewünschten Ausbau fixiert. Populär ausgedrückt lässt sich die Fragestellung der Mediation etwa so formulieren, „Wie kann der gewünschte Ausbau des Frankfurter Flughafens auf möglichst widerstandsarme und - soweit will ich gehen – für die betroffene Bevölkerung „schonende“ Art und Weise umsetzen. Wäre eine wirkliche Mediation gewünscht gewesen, hätte die Basisfrage lauten müssen: “Wie können die betriebswirtschaftlich orientierten Ziele von LH und Fraport umgesetzt werden, ohne dass ausgebaut werden muss?“ Das Ergebnis hätte völlig anders ausgesehen.

Genauso einseitig zielorientiert operiert das Regionale Dialogforum, in dem der Flughafen-ausbau mit den Kommunen und Bürgern der Region diskutiert werden soll, und das mit Millionenaufwand Gutachten über Gutachten produziert. Nur ist man hier insofern etwas ehrlicher, weil man den Beteiligten gleich von Anfang an mit auf den Weg gegeben hat, dass der Ausbau beschlossene Sache ist, und nicht in Frage gestellt werden darf.

Der hessische Ministerpräsident Roland Koch verbindet noch immer den Ausbau mit dem Junktim eines Nachtflugverbotes, obwohl das Nachtflugverbot, wie wir heute wissen, juristisch nicht haltbar ist. Hat er sich nun verstolpert oder darf ich unterstellen, dass ein gewiefter Jurist wie Herr Koch, der zudem auch noch die juristischen Berater von LH und Fraport auf seiner Seite hat, wohl hätte wissen müssen, dass das Nachtflugverbot in letzter Konsequenz nicht durchsetzbar ist? Spätestens jetzt fällt mir das Versprechen einer seiner Vorgänger ein: „Kein Baum wird mehr fallen...“. Ja, was hab ich denn dann zu halten von solchen Gaukeleien.

Hiermit stelle ich den vierten Antrag:

Durch einen vom Land Hessen unabhängigen Juristen ist ein Gutachten zu erstellen, das die Möglichkeit untersucht, wie gerichtsfest festgeschrieben werden kann, dass tatsächlich „Kein Ausbau ohne Nachtflugverbot“ erfolgt.

Oder muss ich hier davon ausgehen, dass dies verwaltungsjuristisch ohnehin nicht relevant und deshalb reine Augenwischerei ist?

Dieser Ausbau ist nicht notwendig. Die Umsetzung eines derart gigantischen Projektes mit seinen unübersehbaren Folgen für Menschen und Standortentwicklung ist nur möglich, weil Politik und Vorhabensträger einen rechtsfreien Raum ausnutzen. Während dieses Land vor

lauter Vorschriften fast erstickt und die Politik meint den Bürger vor allem Möglichem und Unmöglichem schützen zu müssen, kann sich der Flugverkehr ungehemmt entwickeln. Und die Novellierungsvorschläge von Fluglärms- und Luftverkehrsgesetz muten eher an, als müsste der Flugverkehr vor den „unangemessenen“ Ansprüchen der Bürger geschützt werden und nicht umgekehrt. Wir haben in Deutschland inzwischen 39 Verkehrsflughäfen bzw. 77 Standorte mit Bahnen ab 2.400 m. Länge. Wir leben in einem, zumindest wirtschaftlich eng verzahnten Europa. Wir haben in Europa fast ein Dutzend internationaler Drehkreuze. Aber anstatt die Verkehrsströme – horizontal und vertikal – sinnvoll miteinander zu verzahnen wird hier ein sinnloser Verdrängungs- um nicht zu sagen Vernichtungswettbewerb zugelassen. Und komme man mir bloß nicht mit freiem Wettbewerb und Marktwirtschaft. Es gibt in der EU Bereiche, da sind die Eingriffe mehr als rigide. Vernünftig regulierende Rahmenrichtlinien sind keine strangulierende Planwirtschaft. Der Flugverkehr gehört nicht in die Hand von Provinzregierungen, sondern muss supranational geregelt werden. Die europäischen Organe arbeiten seit Jahren an einem Masterplan.

**Ich stelle meinen fünften Antrag,
die Zielsetzungen des Ausbauvorhabens sind mit dem europäischen Masterplan abzustimmen.**

Als wir am Anfang der Ausbaudebatte standen wurde der Vorschlag man möge doch den Frachtverkehr vom Passagierverkehr trennen, mit Vehemenz als undurchführbar zurückgewiesen. Die Begründung hierfür war der hohe Prozentsatz an Beiladung in Passagiermaschinen. Inzwischen hat sich aber der Frachtverkehr in hohem Maße verselbstständigt. Dafür spricht der Ausbau von Hahn und Leipzig als Frachtflughäfen und die Tatsache, dass viele Airlines, so auch die LH, den Frachtbetrieb in eigene Tochtergesellschaften mit speziellen Frachtflugzeugen verlagert haben.

Dazu mein sechster Antrag:

Ich beantrage zu untersuchen, welche Entwicklung der Frachtverkehr nimmt inwieweit die Beiladung bei den moderneren Maschinen abnimmt und inwieweit er sich der Frachtverkehr auf andere Standorte verlagern lässt.

Eine zentrale Frage ist die Standortentwicklung der Rhein-Main-Region. Wie wettbewerbsfähig ist diese Region im Vergleich zu anderen innerdeutschen und europäischen Ballungsräumen? Welche Rolle spielt der internationale Flughafen? Nützt der Ausbau der Region? Wie viel Flughafen verträgt diese Region?

Der von Fraport ständig zitierte Wettbewerbszwang zu den Luftverkehrs-Drehscheiben London, Amsterdam, Paris ist rein betriebswirtschaftlich zu sehen, Luftverkehr ist zunächst einmal Folgewirkung und danach Infrastruktur für die Wirtschaft. Der Luftverkehr ist daher keine Bestimmungsgröße für wirtschaftliches Potential. Deutschland ist ein föderal strukturiertes Land und die Region Rhein-Main hat keine Hauptstadtfunction. Rhein-Main ist ein locker strukturiertes Ballungsgebiet und steht vielmehr im Wettbewerb mit Barcelona, der Lombardei, Rhein-Neckar, Straßburg, Basel, Lyon etc. Der internationale Flughafen Rhein-Main ist sicher ein Standortvorteil, aber nicht der allein bestimmende Wachstumsfaktor. Was wir hier erwirtschaften, erwirtschaften wir mit dem Flughafen, aber nicht wegen des Flughafens.

Siebter Antrag:

Im Rahmen der Alternativenprüfung ist von einem flughafenunabhängigen Institut ein Standortkonzept, zu erstellen, das diesen Namen verdient.

Es kann nicht sein, dass unsere Landes- und Kommunalpolitiker, voran die der Stadt Frankfurt, Frankfurt nach außen als Mittelpunkt eines homogenen Ballungsraumes verkaufen, weil die Stadt viel zu klein ist, um als Metropole ernst genommen zu werden, intern aber so tun, als ginge sie das Umland überhaupt nichts an, als lägen Raunheim und Neu-Isenburg meilenweit entfernt. Wir sind hier zu einem Stadtgebilde zusammengewachsen. Ich habe in einem früheren Redebeitrag ausgeführt, dass sich die Entfernung von der Hauptwache zum Flughafen übertragen auf die Stadtgebiete von London und Berlin irgendwo im dortigen Innenstadtbereich befindet.

Ein wettbewerbsfähiges Standortkonzept für diese Region kann nicht darin bestehen, dass man einen Stadtflughafen ohne Begrenzung wachsen lässt. Man lässt noch nicht einmal über Deckelungen mit sich reden. Über die „Kapazitätsreserven“ bei den beantragten 660.000 Flugbewegungen, die man getrost eine Kapazitätsslüge nennen kann, haben wir hier hinreichend diskutiert. Wer schützt uns eigentlich vor einer Erweiterung durch eine Südbahn, wenn es der Bedarf in 10 Jahren erforderlich machen sollte?

Wohin will dieser Flughafen wachsen? Wer schützt uns vor etwaigen Erweiterungsforderungen zur Verbindung der Fraport-Besitzstücke Egelsbach, Caltexgelände, Cargo-City-Süd. Statt diesen Wahnsinn in die Schranken zu verweisen, bezahlen die Anrainerkommunen mit Siedlungsbeschränkungen. Das ist doch kein Horrorszenarium, wenn ich hier prophezeie, dass wir auf dem besten Wege sind, den südlichen Teil der Region in ein riesiges von Fraport beherrschtes Gewerbegebiet zu verwandeln. **Welch ein vorausschauendes Standortkonzept.**

Den Bedarf der Region an Flugverbindungen erfüllt dieser Flughafen in seiner jetzigen Größe allemal. Die Erweiterung dient ausschließlich dem Unternehmen Fraport. Nur sie verdient am Umsteigeverkehr, der ca. 60% Prozent des Passagieraufkommens ausmacht. Diese Passagiere bleiben nicht, sondern sie fliegen weiter. Dies gilt genauso für den Frachtverkehr. Und wenn das Selbstverständnis der Fraport sogar soweit geht, in der Flughafengestaltung unter dem Stichwort „Airportcity“ die Stadtgestaltung des 21. Jahrhunderts zu sehen, wie man sich im Internetauftritt www.airportcity-Frankfurt.de ansehen kann, dann ist das eine Verdrängung von Handel und Gewerbe in der Region. Spätestens durch diesen hier erhobenen und dargestellten Anspruch wird klar, der Ausbau geht zu Lasten hier ansässiger unabhängiger Gewerbetreibender, die sich zum großen Teil noch nicht darüber im Klaren sind, was ihnen blüht und deswegen zurzeit noch in das hohe Lied des Flughafenausbaus mit einstimmen.

Die von Fraport beschworenen Neuansiedlungen durch „katalytische Effekte“ sind zunächst einmal wissenschaftlich höchst fragwürdig. Den Einfluss auf die zusätzliche Ansiedlung von Unternehmen durch weiteren Ausbau eines bestehenden Weltflughafens halte ich für wenig wahrscheinlich, zumindest aber unbewiesen.

Ich verweise auf eine Untersuchung von Prof. Thießen (Uni Chemnitz): Für Unternehmen ist die Größe eines Flughafens als Standortkriterium völlig unerheblich. Die Vernetzung des Luftverkehrs ist so eng geknüpft, dass zwischen kleineren und größeren Flughäfen so gut wie kein Zeitverlust entsteht, sowohl bei Fracht wie bei Passagieren. Der maximale Zeitverlust bei Leipzig als ungünstigstes Beispiel im Vergleich zu Frankfurt beträgt eine Stunde.

Und selbst wenn Neuansiedlungen im größeren Maße stattfinden würden, wäre dies für Deutschland, das wir in Zusammenhang mit dem Ausbau ja als einen zusammenhängende Wirtschaftsraum zu sehen haben, nur ein Nullsummenspiel. Denn es handelt sich letztlich in den meisten Fällen um Umsiedlungen bestehender Unternehmen. In der gleichen Untersu-

chung ist nachzulesen, dass es in Deutschland Ballungsräume ohne internationalen Flughafen gibt, die ein höheres Wachstum als die Region Rhein-Main verzeichnen.

In diesem Zusammenhang mein Antrag Nummer 8:

Überprüfung der von Professor Baum und seinem Team in den diversen Gutachten aufgestellten These, dass der Standort Rhein-Main im Falle eines Nichtausbaus mit empfindlichen Einbußen zu rechnen habe, durch eine zweites vom Flughafen unabhängiges Institut.

Die hier von Fraport vorgelegten Studien stehen vom Untersuchungsansatz als auch von der Interpretation der Ergebnisse her auf sehr wackligen Füßen. Sie sind mit Recht bereits nach der so genannten Mediation und im ROV vielfach angegriffen worden. Fatal daran ist aber, wie die Ausbaubefürworter publizistisch damit umgehen, indem sie der Öffentlichkeit suggerieren, dass die Region im Falle eines Nichtausbaus in die Verelendung und Provinzialität abrutscht.

Und hier schließt der Kreis meines Vortrages wieder: Was ich eingangs bereits sagte, das, worum es hier eigentlich geht, steht nicht zur Diskussion, weil es verfahrensrechtlich nicht relevant ist. Wenn die Erörterung wirklich ihren Zweck erfüllen und sich nicht nur als Alibiveranstaltung erschöpfen soll, dann müssen wir hier in der Erörterung wieder zum Wesentlichen kommen, nicht in der Betrachtung stecken bleiben, wie wir Fraport zwingen wollen, an der einen oder anderen Ecke ein bisschen weniger Schaden anzurichten.

Nick Timm, Neu-Isenburg, Januar 2006