



FRIEDRICH ROEINGH
zum Flughafen-Prozess

@ froeingh@vrm.de

Vorrang Gesundheit

Spätestens der zweite Anhö- rungstag beim Bundes- verwaltungsgericht in Leipzig hat klar gemacht: Die Menschen in der Rhein-Main-Region werden mehr Nachtruhe bekommen, als sie wahrscheinlich selbst er- wartet haben. Die hessische Landesregierung und Fra- port dagegen werden aus diesem Verfahren nicht nur mit einer schallenden Ohrfeige herausgehen. Das Gericht – soviel ist spätestens seit gestern klar – wird in der Abwä- gung zwischen den Gesundheitsbelastungen der Bevölke- rung und der wirtschaftlichen Prosperität der Luftver- kehrswirtschaft die Entwicklungsmöglichkeiten des Frankfurter Flughafens deutlich beschneiden. Formal mö- gen die Richter dem Gesetzgeber nur auferlegen, das Planfeststellungsverfahren in Bezug auf die Nachtflüge nachzubessern. Doch so wie das Gericht schon die Anhö- rung dazu genutzt hat, seine Sicht auf den Streitfall offen- zulegen, so kann es in dem rein verwaltungsrechtlich zu treffenden Urteil inhaltliche Korsettstangen einziehen, die den Gesetzgeber zur Deckelung von Flugbewegungen zwingen.

Eine Deckelung des Flugverkehrs wird Wohlstand kosten

Die obersten Verwaltungsrichter werden Nachtruhe of- fenbar so definieren, dass der Flugverkehr in den Rand- stunden einer Verbotszeit sukzessive hoch- und herunter- gefahren werden muss. Wenn das Gericht diesen An- spruch tatsächlich formuliert, wie der Vorsitzende Richter dies gestern ausgesprochen hat, wird das Urteil Auswir- kungen auf alle deutschen Flughäfen haben. Und in Frankfurt würde diese Regelung die Entwicklungsmö- glichkeiten von Fraport und Lufthansa tatsächlich emp- findlich einschränken. Empfindlicher jedenfalls als das Verbot von 17 Frachtflügen in der Nacht, weil in den hoch verdichteten Tagesrandzeiten innereuropäische Businessreisende fliegen und Interkontinentalverbindungen das Luftverkehrsdrehkreuz komplettieren. Das Gericht wird in seiner Güterabwägung den Mindestschutz der menschlichen Gesundheit offenbar über diese Wirtschaft- lichkeitsziele des Flughafenbetreibers und der Fluggesell- schaften stellen. Das kann man begrüßen. Wir können uns hinterher nur nicht beklagen, wenn sich die Lufthan- sa dazu entschließen sollte, Flugverbindungen von der Boomregion Rhein-Main in die Boomregion München zu verlegen. Und wir können uns hinterher nicht beklagen, wenn das Luftverkehrsdrehkreuz Frankfurt Interkonti- nelverkehr samt Zubringerflügen etwa an Dubai verliert. Eine gesundheitspolitisch zu begrüßende Deckelung des Rhein-Main-Airports wird die gesamte Region zugleich Arbeitsplätze und Steueraufkommen, also auch Wohl- stand kosten.

Gesund schrumpfen Fluch oder Segen?

Anmerkungen von Hartmut Rencker

In der Fraport-Postille vom September 2004 wurde unverblümt gefordert, dass Fraport zum Megahub wachsen müsse, um nicht in die Provinzialität abzurutschen. Diese menschenverachtende Illusion ist hin. Lufthansa als Initiator des Ausbaus wird Fraport in Stich lassen, denn es gibt andere und wesentlich funktionalere Flugplätze als der unter Fluggästen wie Piloten gleichermaßen unbeliebte Flugplatz der langen Wege. Die bereits auf Eis gelegten Planungen von LH-Cargo werden bestimmt nicht mehr umgesetzt und der Weiterbau der A 380-Wartungshalle wird wohl auch nicht kommen. Das ist kein Unheil für die Region, wenn Fraport sich gesund schrumpfen muss. Denn der Umsteigerverkehr und das Umladen der Fracht bringt nur einen Bruchteil der immer wieder instrumentalisierten Arbeitsplätze. Fraport ist längst ein subventioniertes Gewerbegebiet mit angeschlossenem Flugfeld. Ein Rückgang des Flugverkehrs wird sich wirtschaftlich kaum auswirken. Vor allem werden dann hoffentlich nicht mehr so viele Arbeitsplätze aus der Region ins Gewerbegebiet Fraport verlagert oder gar ausgeflogen. Gar keine Einbußen drohen der Bahn, denn die Umsteiger und die Fracht gehören nicht zu den Bahnnutzern. Der extrem ungünstig gelegene Innenstadtflugplatz Fraport hat der Region zu dienen und nicht dem Wahn von Wachstumsfetischisten. Andernorts werden solche Flugfelder stillgelegt wie schon vor Jahren München-Riem, zuletzt Berlin-Tempelhof und demnächst Berlin-Tegel.