

FAZ-online vom 9.4.2012

Wenn es nur nach Piloten und Fluglotsen gegangen wäre, gäbe es die Nordwestlandebahn des Frankfurter Flughafens, deren Bau nun Deutschlands oberstes Verwaltungsgericht als rechtens beurteilt hat, wohl nicht. Eine Landebahn Nordost im Schwanheimer Wald oder die vor Jahren ebenfalls erwogene Bahn auf dem Gelände der Lufthansa-Basis wären ebenso wenig in die nähere Auswahl gekommen. Und auch die meisten anderen der ursprünglich 16 mehr oder weniger ernsthaft diskutierten Varianten wären von Piloten und Lotsen verworfen worden.

Unter den Praktikern des Luftverkehrs gibt es noch heute keinen Zweifel: Was die möglichst gefahr- und reibungslose Abwicklung des Flugverkehrs bei maximaler Entwicklungsmöglichkeit für den Flughafen betrifft, wäre die sogenannte Atlanta-Lösung die erste Wahl für Frankfurt gewesen. So war es auch die Pilotengewerkschaft Cockpit, die diese Ausbauvariante mit zwei Pisten südlich des bestehenden Parallelbahnsystems Ende der neunziger Jahre in die Diskussion gebracht hatte. Sie wurde Atlanta-Variante genannt, weil die neue Bahnverteilung des Flughafens in Frankfurt dann jener im amerikanischen Atlanta geglichen hätte.

Einwohner von Zeppelinheim entschädigen

Aber der Entwurf, der vorsah, zwei Start- und zwei Landebahnen zu betreiben, hatte auch gravierende Nachteile. Vor allem in den Kommunen im Süden, Südosten und Südwesten des Flughafens, allen voran Rüsselsheim, Mörfelden-Waldorf und Neu-Isenburg, wäre die Belastung durch den Fluglärm erheblich gewachsen. So wäre etwa Walldorf beim Anflug der südlichsten der dann vier Bahnen aus Richtung Osten in kaum mehr als 70 Metern Höhe (siehe Karte) überflogen worden. Zumindest dieser Ortsteil von Mörfelden-Waldorf wäre kaum noch bewohnbar gewesen.

Den etwa 1400 Einwohnern von Zeppelinheim, das Mitte der dreißiger Jahre als Wohnstadt für die Luftschiffer des Flug- und Luftschiffhafens Rhein-Main gebaut worden war, hätte man ebenfalls eine Umsiedlung anbieten und sie entschädigen müssen. Denn beim Landeanflug aus Richtung Offenbach wäre Zeppelinheim in etwa 140 Meter Höhe überflogen worden. Auch im weiteren Umkreis hätten zwei neue Parallelbahnen im Süden bei voller Nutzung dazu geführt, dass erheblich mehr Bürger von Fluglärm belastet worden wären.

Offiziell keine Empfehlung für eine bestimmte Ausbauvariante

Es gab aber einen weiteren Lösungsvorschlag im Süden, der nicht nur aus dem Blickwinkel der Piloten und Lotsen eine sinnvolle Alternative dargestellt hätte, sondern auch aus Sicht jener Fachleute, die sich während der Mediation mit den Auswirkungen des Fluglärms befassten: die Erweiterung des Flughafens mit nur einer weiteren Bahn im Süden. Den Daten des Mediationsverfahrens zufolge wären damit zwar nicht ganz die 120 Flugbewegungen je Stunde möglich gewesen, die der Flughafenbetreiber als Kapazitätspotential wollte, aber immerhin bis zu 116. Und das, obwohl dafür die Startbahn 18 West hätte geschlossen und zurückgebaut werden müssen, was im Fall der Atlanta-Variante ebenfalls notwendig geworden wäre.

Offiziell gab es aus dem Kreis der Mediatoren keine Empfehlung für eine bestimmte Ausbauvariante. Gleichwohl wurden in deren Umfeld Stimmen laut, die warnten, die Südvariante mit einer Bahn voreilig zu verwerfen. Zwar gab es Berechnungen, wonach die Variante mit einer Südbahn die meisten Anrainer, nämlich etwa 400.000, belasten würde - und zwar mit einem Dauerschallpegel von 60 Dezibel. Doch diese Rechenweise war nicht unumstritten, und es gab beim Flughafenbetreiber auch Berechnungen, wonach die Belastung durch eine Südbahn wesentlich geringer gewesen wäre.

Auch die Oberbürgermeisterin war für die Südvariante

„Ein Blick auf die Karte zeigt, dass man mit einer Bahn im Süden weniger Schwerstbetroffene hätte haben können als mit einer nördlichen Variante“, sagt ein bis heute in leitender Funktion mit dem Luftverkehr befasster Experte in der Rückschau, der namentlich nicht ge-

nannt werden will. Und noch 2004 gab der damalige Oberbürgermeister von Darmstadt, Peter Benz (SPD), zu Protokoll, dass die damals schon vorgesehene Nordwestlandebahn ein „Irrweg“ sei. Mit der Südbahn hätte es eine „umweltfreundlichere und lärmschonendere Variante“ gegeben. Die Ansichten, ob es mit einer Südbahn tatsächlich weniger sehr stark oder stark von Fluglärm Betroffene gegeben hätte, gehen allerdings bis heute auseinander. Die Frankfurter Oberbürgermeisterin Petra Roth (CDU) jedenfalls hatte ursprünglich auch für die Südvariante gefochten. Auch der ehemalige hessische Ministerpräsident Roland Koch (CDU) soll zunächst zum Ausbau im Süden tendiert haben. Am Ende setzte sich dann aber doch der Flughafenbetreiber mit der Meinung durch, die Nordwestlandebahn im Kelsterbacher Wald vereine das Ziel des größtmöglichen Kapazitätsgewinns bei geringstmöglicher Belastung der Bevölkerung am besten - noch besser als eine Piste im Schwanheimer Wald.

Zu niedrige Zahl vom Fluglärm Betroffener

Allerdings waren auch die Berechnungen für die nun gebaute Nordwestlandebahn schon vor zwölf Jahren nicht unumstritten. Deren Belastungspotential wurde nämlich so berechnet, als ob die seltenere Ostwetterlage und die Westwetterlage über das Jahr hinweg gleich verteilt wären - tatsächlich liegt das Verhältnis bei einem Viertel zu drei Vierteln. Es gab den Vorwurf, auf diese Weise eine zu niedrige Zahl vom Fluglärm Betroffener (knapp 300.000) errechnet zu haben.

Beim Ausbau im Süden des Flughafens gab es wiederum eine Variante, die zusätzlich zur Südbahn die zivile Nutzung des Flughafens in Wiesbaden-Erbenheim vorsah, den das amerikanische Militär bis heute nutzt.

Verringerung der jeweiligen Kapazitäten

Was die Kapazität betrifft, wäre das rechnerisch der Nordwestlandebahn deutlich überlegen gewesen. Allerdings wäre auch dabei die Zahl der vom Fluglärm Betroffenen ebenso deutlich höher gewesen, wie den Unterlagen aus dem Mediationsverfahren zu entnehmen ist. Zudem haben sowohl die Anwesenheit der Amerikaner als auch die Frage der operativen Anbindung der Erbenheimer Piste an Frankfurt schließlich dazu geführt, diese Variante zu verwerfen. Außerdem gab es sogar eine Ausbauvariante mit einer Südbahn bei gleichzeitiger Erhaltung der Startbahn 18 West. Dabei wäre dadurch die Kapazität beider Pisten ganz erheblich reduziert worden. Die Startbahn West, so hieß es in Berechnungen aus dem Jahr 2000, hätte dann nicht mehr die damals 56 Prozent der Abflüge aufnehmen können, sondern nur noch 18 Prozent.

„Mit Blut“ erstritten worden

Allen halbwegs sinnvollen Lösungen des Kapazitätsproblems im Süden hätte demnach die Startbahn West im Wege gestanden. Diese kurzerhand zurückzubauen, galt aber dem Vernehmen nach der damaligen Führung des Flughafenbetreibers und den verantwortlichen hessischen Politikern als sehr heikel, und dies nicht in erster Linie aus praktischen Gründen. Immer wieder wurde das Zitat kolportiert, wonach sich die Schließung und der Rückbau der 18 West schon deshalb verbiete, weil sie „mit Blut“ erstritten worden sei. Tatsächlich hatte ein Gewalttäter bei Demonstration zum Jahrestag 1987, als die Startbahn schon Jahre in Betrieb war, zwei Polizisten mit Schüssen getötet und weitere verletzt.