

Der lange Weg zur neuen Landebahn

FLUGHAFEN Mit einem Tabubruch beginnt 1997 die Diskussion um den weiteren Ausbau in Frankfurt / Mediationsverfahren macht Weg frei

Von
Christoph Risch

FRANKFURT. Wenn am 21. Oktober gegen 14.30 Uhr der Airbus A340 „Konrad Adenauer“ mit Bundeskanzlerin Angela Merkel an Bord in Frankfurt zur Landung ansetzt, ist das eine Premiere. Es bedeutet die Eröffnung der neuen Nordwest-Landebahn. Knapp eine Stunde später wird der erste Lufthansa-Linienflug Kurs auf die Landebahn nehmen. So richtig in Betrieb gehen wird sie allerdings erst Ende Oktober mit Beginn des Winterflugplans.

Für den Flughafenbetreiber Fraport geht damit eine Zeit zu Ende, in der das Unternehmen oft am Limit arbeitete. Wegen der Kapazitätsengpässe mit dem dreibahnigen System (zwei Start- und Landebahnen, eine Startbahn) konnten nicht alle Wünsche der Fluggesellschaften nach Starts und Landungen in Frankfurt befriedigt werden. Der Bau der Startbahn West Anfang der 80er Jahre hatte nur kurzfristig die Engpässe beheben können.

Zögern der Politik

Ein weiterer Ausbau war vom damaligen Ministerpräsidenten Holger Börner (SPD) ausgeschlossen worden. Aus den bitteren Erfahrungen der blutigen Auseinandersetzungen um die Startbahn West, bei denen zwei Polizisten ihr Leben lassen mussten, bestand in der Politik Konsens: Der Flughafen darf nur noch innerhalb seines Zaunes wachsen. Kein Landespolitiker wagte, diese Zusage infrage zu stellen.

Im November 1997 sprach Jann aber der damalige Lufthansa-Vorstandsvorsitzende Jürgen Weber aus, was viele seiner Kollegen dachten: Wenn der Frankfurter Flughafen nicht ausgebaut werde, dann werde er im Konzert der internationalen Großflughäfen bald keine Rolle mehr spielen. Flughafenchef Wilhelm Bender nahm den Ball gerne auf, er warnte vor Kapazitätsengpässen und drohendem Abstieg aus dem Reigen der wichtigsten Flughäfen.

Hans Eichel (SPD), bis 1999 hessischer Ministerpräsident,



Die Nordwest-Landebahn: Über zwei Brücken ist sie mit dem bisher bestehenden Bahnsystem (rechts oben im Bild) verbunden.

Fotos: Fraport (2)

zögerte anfangs, konnte sich aber dem immer wieder vorgebrachten Arbeitsplatz-Argument nicht entziehen. Dass der Flughafen ein „Job-Motor“ ist, der Zigttausenden Lohn und Brot bietet, war kaum zu bestreiten. Dabei wurde allerdings oft auch mit Zahlen operiert, die viel zu hoch angesetzt waren.

Eichel in der Bredouille: Einerseits fühlte er sich an das Wort seiner Partei gebunden, es werde keinen Ausbau mehr außerhalb des Zaunes geben, andererseits ging es um die Zukunftsfähigkeit des Flughafens. Er löste das Problem, indem er drei Mediatoren einsetzte, die einen Weg suchen sollten, auf dem Leistungsfähigkeit des Flughafens und Schutz der Bevölkerung vereinbar sein soll-

ten. Mit dem SPD-Europa-Abgeordneten Klaus Häntsch, dem Frankfurter IHK-Präsidenten Frank Niethammer und dem aus der Anti-Startbahn-West-Bewegung bekannten Umweltpfarrer Kurt Oeser fand er drei Männer, die allgemein respektiert wurden und denen zugetraut wurde, diesen Weg zu finden.

In zäher Kleinarbeit und in zahlreichen Untergruppen machten sich die Mediatoren an die Arbeit und präsentierten Anfang 2000 ihren Bericht. Das Ergebnis: Ja, es kann ein Ausbau erfolgen. Aber nur, wenn er mit einem absoluten Nachtflugverbot verbunden ist. Die Entscheidung der Politik fiel – auf Empfehlung der Mediatoren – auf die Nordwest-Variante. Sie beschädige die Umwelt weniger

als andere Varianten, auch würden durch sie weniger Menschen belastet. War am Anfang noch von einer neuen Start- und Landebahn die Rede gewesen, so stand nun fest: Es wird nur eine Landebahn gebaut.

Nur die Grünen dagegen

Die Diskussionen im Landtag waren eindeutig: Die Koalitionsparteien CDU und FDP sprachen sich wie die SPD für den Bau aus, die Grünen dagegen (wie später auch die Linken). Die Front der Befürworter begann allerdings zu bröckeln, als die Koalition von ihrem Versprechen, ein Nachtflugverbot einzuführen, abrückte. Heute steht die SPD zwar immer noch zum Ausbau, sie fordert aber weiterhin das

Nachtflugverbot ein und wirft der Landesregierung vor, ihr Wort gebrochen zu haben.

Auf dem Weg zur neuen Landebahn gab es nicht nur zahlreiche juristische Hürden zu nehmen (die letzte steht noch in Leipzig), sondern auch technische. So wurde man erst sehr spät darauf aufmerksam, dass das Chemiewerk Ticona unmittelbar in der Einfugschneise der Nordwest-Landebahn liegt. Ein Überfliegen in sehr geringer Höhe und das mögliche Risiko eines Absturzes auf die Chemieanlage standen dem Bauwerk im Weg. Nach langen Verhandlungen, in denen die Ticona-Eigner hoch pokerten, zahlte der Flughafenbetreiber Fraport 670 Millionen Euro, um das Unternehmen zum Umzug zu bewegen. Vor wenigen

Tagen bezog Ticona seinen neuen Standort in Frankfurt-Höchst, die alten Anlagen werden gerade demontiert.

Anders als beim Bau der Startbahn West gab es bei dem der neuen Landebahn keine gewalttätigen Auseinandersetzungen, sieht man einmal von einigen Scharmützeln während der Rodung im Kelsterbacher Wald ab. Der Widerstand hatte andere Formen gefunden. Zahlreiche Gemeinden und Einzelpersonen versuchten, den Bau auf juristischem Weg zu verhindern. Der Verwaltungsgerichtshof wies die Klagen zurück. Und auch wenn die letzte Entscheidung, die des Bundesverwaltungsgerichts, noch aussteht, wird die Nordwest-Landebahn wie geplant am 21. Oktober in Betrieb gehen.

Der Streit ums Nachtflugverbot

LÄRMSCHUTZ Koalition bricht ihr Wort / 17 Flüge zwischen 23 und 5 Uhr

WIESBADEN/FRANKFURT

(Chr). „Flughafenausbau und Nachtflugverbot sind zwei Seiten ein und derselben Medaille“ – diesen Spruch trugen die politischen Befürworter des Ausbaus über Jahre wie eine Monstranz vor sich her. Den ohnehin schon vom Fluglärm belasteten Menschen in der Flughafenregion sollte mit dem Versprechen eines absoluten Nachtflugverbots die Zustimmung zum Ausbau abgerungen werden.

Die Mediatoren hatten in ihrem Abschlussbericht geschrieben: „Der Schutz der Bevölkerung vor übermäßiger Lärmbelastung hat Vorrang. Deshalb hält die Mediationsgruppe ein Nachtflugverbot für unabdingbar.“ Zwischen 23 und 5 Uhr sollte am Frankfurter Flughafen Ruhe herrschen, so die Empfehlung.

CDU, FDP und SPD schlossen sich diesem Votum an, die Grünen ebenfalls, auch wenn diese den Ausbau generell ablehnten. Gegen das Nachtflugverbot, das auch vom Flughafenbetreiber gefordert wurde, machten sofort vor allem die Fluggesellschaften mobil. Betroffen wären von diesem Verbot neben den Frachtfliegern auch die Ferienflieger gewesen.



17 Nachtflüge sollen in Zukunft noch möglich sein.

Foto: dpa

Als der Wirtschaftsminister 2007 den Planfeststellungsbeschluss vorlegte, war von einem Nachtflugverbot keine Rede mehr. Stattdessen sollte es 17 Ausnahmen pro Nacht im Jahresdurchschnitt geben, um den Beschluss „gerichtsfest“ zu machen. Das wären zwar weniger als heute (51 Flugbewegungen), doch mit dem versprochenen absoluten Nachtflugverbot hatte dies nichts mehr zu tun.

Wird diese Regelung nicht vom Bundesverwaltungsgericht gekippt, werden also pro Nacht durchschnittlich 17 Maschinen zwischen 23 und 5 Uhr starten oder landen dürfen. Es können

in einer Nacht auch mehr sein, wenn dafür in einer anderen Nacht weniger Flugbewegungen stattfinden. Zwischen 22 und 6 Uhr sind 150 Flugbewegungen vorgesehen, das heißt, in den Tagesrandzeiten wird es starken Flugverkehr geben. Zwischen 23 und 0 Uhr sind durchschnittlich pro Nacht 7,5 verspätete oder unplanmäßige Landungen erlaubt.

Die Nachfrage der Fluggesellschaften ist groß. Allein die Frachtochter der Lufthansa, Lufthansa-Cargo, wird im kommenden Winterflugplan knapp 1600 nächtliche Flüge durchführen.

DIE LANDEBAHN

Die Nordwest-Landebahn ist 2 800 Meter lang und 45 Meter breit. Sie verläuft parallel zu den beiden bestehenden Start- und Landebahnen. Die neue Bahn ist für Starts nicht zugelassen, Anflüge sind aus beiden Richtungen möglich.

Die nördliche Start- und Landebahn soll künftig in der Regel gemeinsam mit der Startbahn West für Starts genutzt werden, die südliche Piste gemeinsam mit der neuen Landebahn für Landungen. Weil beide Bahnen einen ausreichenden Abstand voneinander haben, können von Ende Oktober an erstmals in Frankfurt zwei Flugzeuge gleichzeitig landen.

Große Maschinen wie der Airbus A380 oder die Boeing B747 dürfen die neue Piste nicht nutzen. Für die Nordwest-Landebahn gilt zwischen 23 und 5 Uhr ein Nachtflugverbot.

Die Kosten für den gesamten Flughafenausbau inklusive Landebahn und geplantem Terminal 3 liegen nach Angaben des Flughafenbetreibers bei rund vier Milliarden Euro.

Durch die neue Bahn steigt die Zahl der Flugbewegungen pro Stunde von heute 82 zu nächst auf 90. Für das Jahr 2015 sind 100 Starts und Landungen geplant.



2009 beginnen die Bauarbeiten, zweieinhalb Jahre später ist die neue Bahn betriebsbereit.

Januar 2000: Die Mediatoren empfehlen den Ausbau des Flughafens bei gleichzeitigem Nachtflugverbot.

Mai 2000: CDU, SPD und FDP stimmen im Landtag für den Ausbau, die Grünen dagegen.

August 2000: Die Koalition aus CDU und FDP entscheidet sich für die Nordwest-Variante, der FAG-Aufsichtsrat folgt dem Votum.

September 2003: Fraport beantragt den Bau der Nordwest-Landebahn sowie ein Nachtflugverbot.

Dezember 2007: Das Wirtschaftsministerium genehmigt die Nordwestpiste und 17 nächtliche Flüge.

Februar 2008: Fluggesellschaften und Kommunen klagen gegen die Genehmigung.

Januar 2009: Der Verwaltungsgerichtshof lehnt die Eilanträge gegen den Ausbau ab, beanstandet aber die geplanten Nachtflüge.

Mai 2009: Erster Spatenstich für die neue Piste.

August 2009: Der VGH bestätigt die Entscheidung auch in der Hauptsache, fordert aber eine Neuregelung der Nachtflüge.

Dezember 2009: Die Landesregierung kündigt Revision gegen das Urteil am Bundesverwaltungsgericht Leipzig an (Mit einer Entscheidung ist erst 2012 zu rechnen).

April 2011: Die neue Landebahn ist im Rohbau fertig, sie kann damit zu Beginn des Winterflugplans 2011/2012 in Betrieb gehen.

DER NEUBAU

Am 21. Oktober geht die Nordwest-Landebahn am Frankfurter Flughafen in Betrieb. Damit wird vollendet, was vor 14 Jahren mit ersten Forderungen der Luftverkehrswirtschaft begann, dann von der Politik übernommen wurde, um von 2009 an irrtümlich gegossen zu werden. Die Zahl der Starts und Landungen pro Stunde soll in kleineren Schritten von heute 82 auf 100 im Jahr 2015 gesteigert werden, die Zahl der Passagiere von über 50 Millionen im Jahr auf rund 65 Millionen.

DIE CHRONIK

November 1997: Lufthansa-Chef Jürgen Weber fordert einen weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens, weil dieser andernfalls seine Bedeutung verlieren würde. Der Vorstandsvorsitzende des Flughafenbetreibers FAG (heute Fraport), Wilhelm Bender, warnt vor Kapazitätsengpässen. Ministerpräsident Hans Eichel (SPD) hält eine Erweiterung außerhalb des Flughafenzones für nicht durchsetzbar. SPD-Fraktionschef Armin Claus plädiert dafür, „über den Zaun hinaus“ zu denken. Die politische Debatte hat begonnen.

Mai 1998: Auf Initiative Eichels beginnt ein ergebnisoffenes Mediationsverfahren, das klären soll, unter welchen Voraussetzungen der Flughafen seine Leistungsfähigkeit sichern und verbessern kann, ohne die ökologischen Belastungen außer Acht zu lassen.