

## Lex ›Frankfurter Flughafen‹

Durch die Finanzkrise haben wir gelernt, dass es systemrelevante Unternehmen gibt, die nicht für ihre Verluste haften, dass es Unternehmen gibt, für die weder Marktgesetze noch das unternehmerische Risiko gelten, dass es Unternehmen gibt, die nicht in Konkurs gehen können, weil ihr Bankrott eine systemische Kettenreaktion auslösen würde. Als Faustregel gilt, je größer die Verluste und Möglichkeiten eines Unternehmens, andere mit in den Abgrund zu reißen, desto sicherer ist ihr Überleben und die Sozialisierung ihrer Verluste. Wenn systemrelevantes Kapital auch dann noch diese exorbitante Macht hat, wenn es vor dem Bankrott steht, welche Macht haben dann erst Unternehmen, denen es gut geht? Was können sich Unternehmen mit ähnlichem Macht- also Drohpotenzial erlauben - auch und gerade in ›guten Zeiten‹? FRAPORT & Co gehören zweifellos zur ›Königsklasse‹: FRAPORT und Lufthansa zusammen haben einen Jahresumsatz, der genauso groß ist wie der öffentliche Haushalt Hessens.<sup>1</sup> Wer regiert also wen?

### FRAPORT lässt noch einmal wählen

Obwohl sich die hessische CDU im Wahlkampf 2008 noch steigerte, ihre rassistische Kampagnen (›Kinder statt Inder‹) mit dem Kampf gegen ›ausländische‹ Kriminelle potenzierte, verlor sie deutlich die Wahl. Die SPD mit der Spitzenkandidatin Andrea Ypsilanti wurde stärkste Partei und hatte sogleich ein Problem: Auch mit den Grünen zusammen wäre sie auf eine Tolerierung durch die Partei DIE LINKE angewiesen gewesen. Genau diese schloss sie jedoch zuvor aus – in der Hoffnung, so den Einzug der LINKEN verhindern zu können. Um dennoch rot-grüne Politik machen zu können, brach sie ihr Wort und handelte ein Tolerierungsabkommen mit der Partei DIE LINKE aus. Ein Sturm im Blätterwald wurde entfacht: Von BILD bis Frankfurter Rundschau, von Rechtaußen bis hin zum rechten Rand der SPD und Gewerkschaften war man sich furchtbar einig: Das ist ein Wortbruch, der unsere Demokratie in den Grundfesten erschüttert, ein Wortbruch, den man (dieses Mal) nicht tatenlos hinnehmen dürfe. Wie heuchlerisch diese Wortbruchkampagne war, belegt alleine die Zahl der Unterstützer, Sponsoren und Initiatoren, deren Wortbrüche hier aufzuzählen zu viel kostbare Zeit in Anspruch nehmen würde.

Bei dieser Kampagne ging es nicht um einen Wortbruch, auch nicht um das Last-Minute-Gewissen von vier SPD-Abwechslern. Ziel dieser Kampagne war, das vorgestellte Regierungsprogramm mit allen Mitteln zu torpedieren<sup>2</sup>. Nennt man die Kernpunkte dieses Regierungsprogramms, hat man zugleich die Sponsoren und Initiatoren der

›Wortbruchkampagne‹:

1. Der Flughafenausbau soll gestoppt werden, bis die Gerichte über die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses entschieden haben. Auf das Instrumentarium des ›Sofortvollzuges‹ soll verzichtet werden.
2. Es bleibt beim Atomausstieg, gerade auch im Hinblick auf das älteste Atomkraftwerk in Biblis.
3. Der Ausbau regenerativer Energien soll zügig und entschieden vorangetrieben werden.

<sup>1</sup> Lufthansa hatte 2007 einen Umsatz von 22,4 Milliarden Euro, FRAPORT brachte es auf 2,3 Milliarden Euro – der öffentliche Haushalt Hessens betrug 2007 ca. 23 Milliarden Euro.

<sup>2</sup> Einen Tag nach der Hessenwahl 2008 wusste die FAZ um die kapitalen Verlierer: ›Die Wahlverlierer heißen FRAPORT und K+S‹.

4. Diese politischen Vorgaben sollten durch einen neuen Wirtschaftsminister unterstrichen werden: Dr. Herrmann Scheer<sup>3</sup>.

Die Kampagne hatte Erfolg, das Wahlergebnis wurde 2009 korrigiert und das neue schwarz-gelbe Regierungsprogramm hat all das wieder auf der Agenda<sup>4</sup>, was bei einer rot-grünen Regierung nicht ungehemmt zum Zuge gekommen wäre.

Eindrucksvoller konnte diese Kampagne nicht belegen, was es in diesem Land bedeutet, gegen ›systemrelevante‹ Kapitalien Politik zu machen, selbst mit den Mitteln bescheidener Reformpolitik.

## **Der Ausbau des Frankfurter Flughafens - eine Serie von Wort- und Rechtsbrüchen**

Am Anfang des Startbahn-West-Konfliktes in den 80er Jahren stand ein eklatanter Wortbruch, nämlich die Zusage, dass ein weiterer Ausbau des Frankfurter Flughafens nur innerhalb des gezogenen Zaunes stattfinden werde.

Die Startbahn-18-West wurde *außerhalb* des Flughafengeländes gebaut. Makabrerweise findet man im diesbezüglichen Planfeststellungsbeschluss vom 23. März 1971 bereits die nächste Lüge: »Die Befürchtungen, dass später eine weitere Start- oder Landebahn - etwa parallel zur Bahn 18-West - errichtet werden könnte, entbehren jeder Grundlage. Die Genehmigung einer solchen Maßnahme wird auf keinen Fall erteilt.«<sup>5</sup>

Zehn Jahre später, auf dem Höhepunkt der Startbahn-West-Auseinandersetzungen erneuerte der damalige SPD-Ministerpräsident Holger Börner das Versprechen: »Nach dem Bau der Startbahn wird kein Baum mehr für den Flughafen fallen.«<sup>6</sup>

## **Der Frankfurter Flughafen – ein ›öffentliches Anliegen‹ oder eine vorsätzliche Täuschung?**

Bereits Mitte der 90er Jahre deutete sich der nächste Wortbruch an. Die FAG legte Pläne vor, die eine neue Landebahn vorsahen. Allen politisch Verantwortlichen war klar, dass damit die Lunte an ein Fass voller Versprechen gelegt war. Parallel zu diesen Ausbauplänen erreichte die Privatisierungswelle öffentlichen Eigentums auch den Frankfurter Flughafen, der bis 2001 in öffentlicher Hand war.

Ein schwieriges, paradoxes Unternehmen: Wie konnte man dessen Privatisierung realisieren und gleichzeitig den weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens als ›öffentliches Interesse‹ maskieren?

Man fand eine Lösung: Die FAG, nun in FRAPORT umbenannt, wurde an die Börse gebracht und die öffentliche Hand behielt einen ca. 52-prozentigen Aktienanteil. In bemerkenswerter Offenheit begründete der Fraport-Chef Wilhelm Bender diesen Coup: »Ich begrüße sehr, dass das Land Hessen und die Stadt Frankfurt, die beiden großen Anteilseigner, im Konsortialvertrag von 2001 gesagt haben, dass sie mindestens zehn Jahre die Mehrheit an der Fraport AG halten wollen - auch *um den Ausbau sicherzustellen*.«<sup>7</sup>

---

<sup>3</sup> Vorsitzender des Weltrats für Erneuerbare Energien, Vorsitzender des Internationalen Parlamentarier-Forums Erneuerbare Energien

<sup>4</sup> »Der Flughafen soll zügig ausgebaut werden. Das Kernkraftwerk Biblis soll bleiben, das Verfahren zur Genehmigung des Kohlekraftwerks Staudinger vorangetrieben werden ... Von der Arbeitsgemeinschaft der hessischen Industrie- und Handelskammern kamen zustimmende Äußerungen ... Auch die Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände und der Bauernverband zeigten sich zufrieden.« FAZ vom 1.2.2009

<sup>5</sup> Aus dem Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik vom 23. März 1971, Quelle: [www.aku-wiesbaden.de/artikel\\_227.htm](http://www.aku-wiesbaden.de/artikel_227.htm)

<sup>6</sup> Quelle: [www.aku-wiesbaden.de/artikel\\_227.htm](http://www.aku-wiesbaden.de/artikel_227.htm)

<sup>7</sup> Interview mit Wilhelm Bender, FAZ vom 18.08.2006

Wem gegenüber die ›öffentliche Hand‹ verpflichtet sei, stellte Wilhelm Bender ebenfalls unmissverständlich fest: »Ich gehe (...) davon aus, dass jeder, der einen solchen Posten übernimmt, sich vorher das Aktiengesetz anschaut. Und das legt fest, dass *alle dem Wohl des Unternehmens verpflichtet sind.*«<sup>8</sup>

Mit anderen Worten: Der öffentliche Anteil an dem Privatunternehmen Flughafen dient nicht dem Gemeinwohl, sondern als Schutzschild zur Durchsetzung privatkapitalistischer Interessen! Und diese wurden mit dem ›Generalausbauplan 2000‹ klar umrissen: Eine neue Landebahn, außerhalb des Flughafenareals, mitten durch den Kelsterbacher Wald, soll spätestens 2011 in Betrieb genommen werden ... danach könne man getrost und perfekt getimt auf diese öffentliche Patenschaft verzichten.

## **Recht ›extra light‹ und ›affine‹ Rechtsschöpfung**

1993 wurde das hessische Forstgesetz verabschiedet, in dem der überwiegende Teil des Frankfurter Stadtwaldes als ›Bannwald‹, die höchste Schutzkategorie für einen Wald, ausgewiesen ist. Da die meisten Reststücke Wald rund um den Frankfurter Flughafen in die Kategorie ›Bannwald‹ fallen, so auch der Kelsterbacher Wald, erklärten alle Parteien überraschend einsichtig, dass ein weiterer Ausbau des Frankfurter Flughafens nur innerhalb der bestehenden Grenzen möglich sei.

Dieselben Parteien, die diesem Forstgesetz zugestimmt hatten, saßen als Vertreter der Stadt Frankfurt und des Landes Hessen im Aufsichtsrat der FRAPORT und unterstützten ein paar Jahre später völlig unbefangen den Bau einer neuen Landebahn, die das neue Forstgesetz Makulatur werden ließ. Ein Wort- und Rechtsbruch?

Recht ist nicht nur nicht gleich, es schmilzt buchstäblich zusammen, wenn es auf die ›Königsklasse‹<sup>9</sup> trifft.

Zum Flughafenaustrau gehört nicht nur die neue Landebahn, sondern u.a. auch eine ›Airport City‹ mit einer Fläche von 700.000 Quadratmetern. Planungsrechtlich hat man den Flughafen zum ›Sondergebiet‹ erklärt, was den extralegalen Rechtsstatus bereits andeutet: Man braucht dafür keinen Bebauungsplan. Genau das möchte FRAPORT auch für ›Airport City‹ in Anschlag bringen, was eigentlich absurd ist: »Zwischen Teilen der Stadtverwaltung und Fraport war jedoch umstritten, wie eng der Begriff ›flughafenaffin‹ auszulegen ist. Der strengen Lesart zufolge sind darunter nur Nutzungen zu verstehen, die unmittelbar für den Flughafenbetrieb notwendig sind. Die *großzügige Interpretation*, die sich nun offenbar durchgesetzt hat, läuft darauf hinaus, dass alles, wonach es auf dem Flughafen eine Nachfrage gibt, zu genehmigen ist.«<sup>10</sup>

Worum es bei dieser Rechtsauffassung ›extra light‹ tatsächlich geht, schreibt die FAZ auch: Airport City muss als Sondergebiet ausgewiesen werden, »damit bei Neubauprojekten auch künftig weder die Nachbarkommunen noch der Planungsverband (über den Flächennutzungsplan) um Zustimmung gebeten werden müssen.«<sup>11</sup>

## **Die ›Königsklasse‹ beschert nicht Wohlstand, sondern die größte Wirtschaftskrise seit den 30er Jahren**

Im Normalfall wird ein Rechtsbruch bestraft – in diesem Fall muss man nur begründen, warum man diesen begehen darf. In aller Regel wird ein ›überragendes Allgemeininteresse‹ angeführt: Der Flughafen erfülle nationale Aufgaben, sein Ausbau sei zwingend notwendig, damit der Flughafen, kurzum Deutschland weiter in der »Königsklasse« vorne mitspielen könne. Nur so sei der Wohlstand aller zu bewahren und zu mehren. Schließlich sei der

---

<sup>8</sup> FAZ vom 18.08.2006

<sup>9</sup> Es ist »höchste Zeit für den Ausbau .... Uns läuft die Zeit davon, und wir fallen dauerhaft aus der *Königsklasse* weltweit vernetzter Luftverkehrsdrehkreuze heraus«. Wilhelm Bender, FR vom 29.5.2008

<sup>10</sup> FAZ vom 5.9.2008

<sup>11</sup> s.o.

Flughafen (samt Zulieferer) das Unternehmen mit den meisten lohnabhängig Beschäftigten. Wer also den unaufhaltsamen Fortschritt aufhalten wolle, rette möglicherweise den Wald, gefährde hingegen Tausende von Arbeitsplätzen....

Während diese Argumentationskette blindlings abgespult wird, erleben wir die größte Krise des Kapitals seit dem Zusammenbruch der Weltwirtschaft in den 30er Jahren. Billionen von Euro alleine in Deutschland werden in eine Wirtschaftsordnung gepumpt, die sich mit den Maximen Gewinnmaximierung und Rendite an den Rand des Abgrundes gebracht hat. Zuerst trieben sich Banken und Versicherungen in den Ruin, mittlerweile sind ganze Industriezweige von der Krise betroffen. Kurzarbeit, Betriebsschließungen, Entlassungen sind die Folge. Und die Frage, wer die Billionen von Euro an Staatshilfen aufbringt, die diejenigen nicht bezahlen, die diese Krise verursacht haben, wird spätestens nach der Bundestagswahl 2009 aufs Bitterste beantwortet werden: Die, die sich nicht wehren können und wollen!

Ist es nicht an der Zeit, über eine Wirtschaftsordnung nachzudenken, die mehr als 1.000.000.000 Euro an öffentlichen Geldern zur Sozialisierung der Schulden von Spitzenverdienern ausgibt, während seit Jahren eine Erhöhung der Hartz-IV-Sätze in Höhe von 345 Euro mit der Argumentation abgelehnt wird, es sei kein Geld da?

Ist es nicht zynisch, mit postkolonialer Gestik, tausende Kilometer entfernt den Regenwald retten zu wollen (>1 Kasten Bier = 1 qm Regenwald<), während hier Hunderte von Hektar Wald gerodet werden, damit Schnittblumen aus Kolumbien eingeflogen werden, die Business-Class-Vertreter von Frankfurt nach Stuttgart fliegen und Gelangweilte zum Shoppen nach Paris jetten können?

## **Die Geschichte wiederholt sich nicht und wenn, dann als Farce**

Wie in den 80er Jahren widersetzten sich alle umliegenden Gemeinden gegen eine neue Landebahn, gegen die Rodung von über 280 Hektar Wald. Sie legten Widerspruch gegen den Planfeststellungsbeschluss ein, sie lehnten einen Verkauf ihres Waldes ab. Daraufhin verfügte die hessische Landesregierung den ›Sofortvollzug‹ und die Einleitung eines Enteignungsverfahrens. Was für gewöhnlich für sozialistische Enteignungsfantasien gehalten wird, wird in einem Land, dessen höchstes Gut das Privateigentum ist, mit geradezu absolutistischer Rechtsabwesenheit praktiziert: Stolz verkündete die FRAPORT Mitte Februar, dass sie »über Plan« liege. Was Mitte des Jahres vor Gericht ›ergebnisoffen‹ geprüft werden soll, existiert nicht mehr. Eine Form von rechtstaatlich-implementierter Selbstjustiz, die man dann als solche nicht mehr erkennt, wenn die Gerichte im Nachhinein und in aller Verlässlichkeit die Klagen der Gemeinden und Umweltorganisationen ablehnen: »Weist das Gericht die Anträge der Ausbaueegner (gegen den Sofortvollzug, d.V.) ab, fallen die Bäume. *Zwar baut Fraport auf eigenes wirtschaftliches Risiko, aber die Erwartung, Kassel oder Ende 2010 das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig würden das Vier-Milliarden-Projekt noch kassieren, geht an den Erfahrungen bei ähnlichen Vorhaben vorbei.*«<sup>12</sup>

Klarer kann man nicht aussprechen, dass Gerichte, die über etwas zu befinden haben, was gar nicht mehr existiert, im besten Fall eine teure Variante darstellen, das Klage- und Einspruchsrecht ad absurdum zu führen.

Kafka lässt grüßen ...

Wolf Wetzel

Autor der dokumentarischen Erzählung ›Tödliche Schüsse‹ - Geschichte der Startbahnbewegung – quer durch die 80er Jahre, Unrast Verlag 2008.

Dokumente zum Buch und aktuelle Informationen finden Sie unter:  
[wolfwetzel.wordpress.com](http://wolfwetzel.wordpress.com)

---

<sup>12</sup> FAZ vom 23.12.2008