

Sind 271 Millionen Euro für den Flughafen Kassel-Calden gut angelegtes Geld?

Der BUND und andere engagierte Naturschützer müssen sich ja oft den Vorwurf gefallen lassen, gegen den Fortschritt insgesamt zu sein, den Menschen die verdienten Ferien in der Sonne zu missgönnen und überhaupt alles mit lust- und genussfeindlichen Verboten überziehen zu wollen. Und dafür Kröten, Fledermäusen, Molchen und ähnlichem Ekelgetier überall Vorfahrt einzuräumen.

Dann wollen wir uns doch mal ansehen, welche Vorteile dem neuen Prestigeprojekt der Nordhessen abzugewinnen sind:

Zunächst gehen wir gut ein Jahrzehnt zurück. Nordhessen ist sicher nicht die wirtschaftlich stärkste Region der Republik, die Arbeitslosigkeit liegt 2001 im Regierungsbezirk Kassel bei 10 Prozent, Bundesweit sind es knapp 7 Prozent. Dramatischer klingt's wenn man vorrechnet, dass die Arbeitslosigkeit in Nordhessen damals gegenüber dem Bundesdurchschnitt um 30 Prozent höher lag.

2005 sieht es so aus: Bund: 13 %, Landkreis Kassel: 10 %

2013 dann: Bund: 6,8 % Landkreis Kassel: 5,7

Man sieht: Zwischen 2001 und 2005 hat sich die Situation zugunsten der Nordhessen gedreht - ohne vergrößerten Flughafen! Heute stehen wir im bundesweiten Vergleich ziemlich gut da; übrigens auch im Vergleich zum Regierungsbezirk Darmstadt mit deutlich über 6 Prozent, zu dem die Stadt Frankfurt, die reichen Taunusgemeinden und der Rhein-Main-Flughafen gehören.

Die Diskussion um einen Neubau des Caldener Verkehrslandeplatzes begann um die Jahrtausendwende also in einem konjunkturrell angespannten Umfeld für Nordhessen. Dass die Politik da nach Auswegen suchte, ist verständlich, ja sogar ihre Pflicht. Der Verkehrslandeplatz dümpelte in Bedeutungslosigkeit dahin, außer Sportfliegern, ein paar Firmenjets, Fallschirmspringern und Hubschraubern flog da nicht viel. Immerhin war die bestehende kurze Landebahn damals mehr als ausreichend.

Wer dann die Idee mit der längeren Landebahn hatte, die auch für Ferienflieger tauglich wäre, will ich noch nicht weiter zurückverfolgen. Jedenfalls war dies plötzlich die Lösung, mit der Nordhessen auch in den aeronautischen Mittelpunkt Deutschlands (und Europas) katapultiert werden sollte. Übrigens trotz der vorangegangenen Pleiten mit einigen touristischen Flugangeboten! Die längere Runway bringe den Durchbruch - glaubte man. Oder behauptete man zumindest.

Studien wurden in Auftrag gegeben und euphorische Reden gehalten. Von Politikern vor allem, aber auch vom Führungspersonal der hier ansässigen Großindustrie, von der IHK, der Handwerkskammer und vielen anderen, die sich berufen fühlten. Dass da ein paar Verkehrswissenschaftler und Kollegen benachbarter Disziplinen eher zurückhaltend waren, wurde ebenso ignoriert, wie die Warnungen von BUND & Co. die sich neben dem Wirtschaftsaufschwung auch mit den ökologischen Folgen befassten. Kassel als zentraler deutscher Verkehrsknotenpunkt ohne einen leistungsfähigen Verkehrsflughafen, das ging überhaupt nicht. Klingt ja auch einleuchtend.

Was so gut wie niemandem auffiel, waren die immer häufiger auftretenden konträren Aussagen über den Zweck des Flughafens: Die einen wollten nur nach Malle und zurück, die anderen sahen ein Frachtdrehkreuz entstehen. Gemeinsam war nur eines: Ohne den Neubau - verniedlichend „Ausbau“ genannt - war Nordhessen dazu verdammt, das Armenhaus der Republik zu werden. Zum Glück mit abnehmender Bevölkerung. (Was andererseits den „Raumwiderstand“ bei der Durchsetzung solcher Großprojekte wie Calden und A44 erleichtert).

70 Millionen Euro und dafür 1.300 neue Jobs!

Welcher Politiker kann da widerstehen? Vor allem, wenn man sich bei einem Nichtausbau obendrein etliche Tausend Arbeitsplätze als gefährdet vorstellen muss. Hier kommt man übrigens der Frage näher, wer die eigentlich treibenden Kräfte bei der Neubauplanung waren: Ein Projekt mit der schön gerechneten Größenordnung von schlappen 70 Millionen ist ein Leckerbissen für das Baugewerbe. Die Handelskammer als „neutraler“ Erfüllungsgehilfe ihrer Mitglieder brauchte auch die restlichen Mitglieder nicht lange zu bitten, kollegial für den Flughafenneubau zu trommeln - ob sie ihn nun brauchten oder nicht.

Die Politik war freudig mit dabei, weil sie erstens eine wählerfreundliche Maßnahme sah, zweitens gern an den prosperierenden Tourismus glauben und drittens auf gar keinen Fall mit drohenden Arbeitsplatzverlusten in Verbindung gebracht werden wollte.

Da half es auch nicht, dass nach der Planfeststellung für alle, die es sehen wollten, klar war, dass es im gesamten Bundesgebiet nicht einen einzigen profitablen Provinzflughafen gab. Ein Antrag der Grünen Fraktion im Kreistag, sich mit einer Studie der Bundeswehruniversität zu beschäftigen, die Calden die schlechtesten Chancen aller Kleinflughäfen bescheinigte, wurde abgelehnt. Mit der unglaublichen Begründung, dass man sich nach Erteilung des Baurechts nicht mehr um neuere Erkenntnisse kümmern müsse.

Nun ist er gebaut

Pünktlich fertig, Feuerwehr bereit, Personal geschult, Gastronomie in den Startlöchern. Und das undankbare Volk, was macht es? Es bucht nicht! Schon der zweite Flug wird abgesagt, die Handvoll Passagiere wird per Taxi nach Paderborn gekarrt, die Blamage nimmt ihren Lauf. Um es kurz zu machen: Einmal wird die gesamte Besatzung einer Airline krank, ein anderes mal geht eine in die Insolvenz, ein nächstes mal werden Flüge mangels Nachfrage gestrichen und bald stellt man sich die Frage, ob man im Winter den Laden nicht gleich ganz dicht machen sollte. Im Frühjahr werde das Geschäft ganz sicher anziehen.

Peinlich: Namhafte Politiker der schwarz-gelben Regierung stellen sich hin und fordern die Industrie auf, nun endlich auch ihre Geschäftsflüge über Calden abzuwickeln. Oder auch Fracht. In der Tat hatten sie ja unisono betont, wie nützlich so ein Flughafen gleich um die Ecke sei. Auf gezielte Nachfrage hieß es dann aber, das sei gesamtwirtschaftlich gemeint gewesen, man selbst brauche den neuen Flughafen eigentlich nicht.

Noch peinlicher: Der SPD-Vorsitzende verstieg sich sogar zu der Forderung, die nordhessische Industrie müsse an den Baukosten beteiligt werden.

Es sei auch noch mal an des demonstrative Desinteresse der Reisebranche und der Airlines erinnert. Die Pleiten mit den gestrichenen Flügen und den strauchelnden Mini-Airlines, die man (mit welchen Versprechungen eigentlich?) zum Mitmachen überredet hat, unterstreichen, dass die Reisebranche von Anfang an mit ihrer Einschätzung richtig lag.

Abenteuerlich: Im Herbst 2013 kommt ein Landrat i.R. aus dem Busch und fordert eine Anbindung des Flughafens an die A44. Die dann bessere Erreichbarkeit sei die Rettung. Schon zwei Jahre vorher wurde eine Studie über die Vorteile einer Anbindung an die A7 von der Landesregierung im Tresor weggeschlossen. Man darf vermuten, wie das Fazit ausfiel.

Es stimmt traurig, dass wir, die ewigen Meckerer und Neinsager, wahrscheinlich schon wieder recht behalten. 271 Millionen Euro verbrannt, dazu jedes Jahr noch mal zwischen 10 und 20 Millionen Nachschussbedarf. Mit dem Geld hätte man in Nordhessen eine soziale und kulturelle Infrastruktur schaffen können, die als Standortfaktor für viele Unternehmen wichtiger gewesen wäre als 2800 Meter Betonpiste.

Über die Schäden, die unserer Umwelt während der Bauphase und danach zugefügt werden, lesen Sie mehr von Otto Löwer in seiner naturschutzfachlichen Bewertung des Flughafenneubaus.