

Pressemeldung

Kurzer Schauprozeß

22. April 2015

(Eddersheim) Die Ablehnung der Flörsheim-Klage per Beschluss vom 19.03.2015 räumt den Weg frei für das Fraport-Terminal3. Der VGH ignoriert ein absolutes Planungshindernis für die Nordwestbahn, den Verkehrsbedarfsplan-II von 1972 (HMWVL Hessen, Minister Karry)

Keine drei Wochen nach der schriftlichen Teilablehnung der Flörsheim-Klage durch den VGH Kassel stimmt der Fraport-Aufsichtsrat dem Baubeginn in 2015 zu. Das war der von Fraport lange erwartete Startschuss. BfU-Sprecher Wolf: *„Es gibt einen engen sachlichen Zusammenhang zwischen der Klageabweisung Flörsheims per Beschluss am 19.03. und der Ankündigung des Baubeginns des T3. Das läßt vermuten, dass es wieder einmal ein abgekartetes Spiel war. Derlei haben wir schon im Januar 2009 (Rodung) erlebt.“*

Der bis heute streng geheim gehaltene Verkehrsbedarfsplan-II von 1972 ist wo etwas wie das Schlüsseldokument in diesem Ausbaukonflikt. Weder die Mediatoren, noch der VGH Kassel, noch die Leipziger Bundesrichter wollten dieses Dokument bis jetzt gekannt haben (!)

Jetzt ist genau das eingetreten, was die BfU Eddersheim immer befürchtet und veröffentlicht hat:

Die Verwaltungsklage Flörsheims wurde nach jahrelanger Prozessverschleppung hinterhältig per Beschluss vom 19. März vom VGH abgewürgt, unter Verletzung des Grundrechts auf rechtliches Gehör. Am 28./29. April wird zwar in Kassel mündlich verhandelt; dort geht es aber nur noch um die für den Ausbau ungefährlichen, nachrangigen Restklagepunkte Wirbelschleppen und

Nachtrandstunden. Sollte kein Wunder geschehen, ist an dem Planfeststellungsbeschluss von 2007 nun nicht mehr zu rütteln. Selbst für den Bau einer fünften Frankfurter Bahn wäre damit der Weg frei.

Flörsheim könnte nun die dritte Verfassungsbeschwerde wegen der Befangenheit des VGH und der 6-jährigen Verweigerung des rechtlichen Gehörs auf den Weg bringen, wenn man die Andeutungen der Karlsruher Richter richtig deutet, so BfU-Sprecher Wolf. Normenkontrollklagen und Nichtzulassungsbeschwerden beim BVerwG Leipzig kann man ebenso noch versuchen, wenn das denn gewollt ist.

Flughafen „Frankfurt II“

BfU-Vorsitzender Schuster: *„Rechtlich und politisch gab es seit 1972 ein verbindliches landesplanerisches Junktim zwischen dem Bau der Startbahn West, dem Wachstumsende Frankfurts, und der Notwendigkeit, sofort mit der Standortsuche für einen neuen Standort namens „Frankfurt-II“ zu beginnen und diesen zu errichten.“* Damit war der unbedingte Rechtsbindungswillen der hessischen Landesregierung zementiert: Der Flughafen Frankfurt sollte nach Eröffnung der Startbahn-West nie mehr weiter ausgebaut werden. Das wurde in dem Teilplan "Verkehrsbedarfsplan-II", welcher ein verbindlicher und planfestgestellter Teil der Hessischen Landesplanung war, so wortwörtlich hinterlegt. Das war auch die Rechtsgrundlage für den Bau der später bitter umkämpften Startbahn 18-West.

Der erst vor einem Jahr durch Recherchen der Eddersheimer und Mainzer Bürgerinitiativen wiederentdeckte „Verkehrsbedarfsplan-II“ wurde dem Hess.VGH im Jahre 2014 von den Klägern auch sofort vorgelegt. Dazu noch unzählige begleitende Zeitungsartikel aus den Jahren 1971/72. Der Rechtsbindungswille der Regierung Oswald / Karry, den FRA-Flughafen nach der Startbahn-West nie mehr auszubauen, war damit eindeutig belegt. An diesem Punkt sah das Bundesverwaltungsgericht in seinem Grundsatzurteil 04.April 2012 noch erheblichen Klärungsbedarf (BVerwG 4 C 8.09 zur Landebahn-Nordwest und Terminal3). Doch der VGH Kassel widersetzt sich nun dieser vom BfU geforderten Klärung mit einer erbitterten Hartnäckigkeit!

Als einzige Tatsacheninstanz hätte der VGH diesen entscheidenden Punkt in einer mündlichen Beweisaufnahme klären müssen. Dieser Klärung hat sich der VGH Kassel am 19. März 2015 per Vorabbeschluss entzogen und zugleich die Möglichkeit der Revision vor dem BVerG Leipzig verbaut.

Eines ist jetzt klar: Mit den 1971er Festlegungen lag für die Landebahn-NW von Beginn an ein "absolutes Planungshindernis" vor. Das hat der VGH in Sachen Flörsheim ignoriert, eine mündliche Verhandlung zu dem Thema abgeblockt und zudem die Revision ausgeschlossen. Es ist also sehr wahrscheinlich, dass die Kasseler Richter die Brisanz des Schriftstücks kannten. Folglich haben die Richter den vorgelegten Verkehrsbedarfsplan-II auch nicht mit einer einzigen Silbe in der Beschlussbegründung zum 19. März erwähnt.

So geht Rechtsstaat in diesem Lande. Der Kläger Flörsheim wurde sechs Jahre lang hingehalten. Es hätte absolut nichts dagegen gesprochen - und es wäre für einen zukünftigen Rechtsfrieden überaus geboten gewesen - die gesamte Flörsheimer Klage ab dem 28.04.2015 mündlich zu verhandeln. Man wollte das aber aus den o.g. Gründen unbedingt, und unter allen Umständen verhindern. Denn dann hätte man der Klage Flörsheims, die sich gegen die Errichtung der Nordwestbahn richtete, zweifellos stattgeben werden müssen.

Dieses richterliche Verhalten ist einmalig. Es ist verfassungswidrig, parteiisch, feige und ein Freibrief für Fraport. Bei fehlender Gegenwehr droht nun ein unheilvolles Fraport-Wachstum bis zum bitteren Ende für uns alle. Eine fünfte Piste im Süden inbegriffen. Unsere Vorfäter hatten es schon 1972 vorhergesehen und unter allen Umständen zu verhindern gesucht. Uns bleibt nur, dieses grandiose historische Unrecht immer und immer wieder anzugehen.

Fraport möchte diesen Ausbaufrevel nur zu gern mit dem Mantel der Rechtsstaatlichkeit heilen und bedecken. Die juristische Aufarbeitung des Fraport-Unrechts dürfte nun aber erst recht beginnen. Der Verkehrsbedarfsplan-II wurde bislang weder juristisch noch historisch aufgearbeitet. Er ist die knallharte Grundlage, den Betrieb des Airports Frankfurt bei 380.000 Flugbewegungen zu deckeln und jeden weiteren Ausbau zu unterbinden.

Mit unsauberen Prozesstricks schafft man keine nachhaltige Rechtssicherheit in diesem Lande und keinen Ausgleich mit der Region. Fraport verschafft sich nur einen kurzen Moment Luft. Die nächste Runde ist eingeläutet.

Die Saat des Unrechts darf nicht aufgehen.

Frank Wolf (Pressesprecher)

Werner Schuster (1. Vors.)

BÜRGERINITIATIVE für Umweltschutz 1975 e.V.
Der Vorstand