

Hauch von Geld

Kassel baute für 22 Millionen einen Flugplatz — der nicht gebraucht wird.

An jeder Kreuzung weisen Verkehrsschilder zum „Flughafen Kassel“ in Calden — zehn Kilometer nördlich vom Herkules-Wahrzeichen der Hochschul-Stadt, mit Tower und Terrasse, Flughafenhotel und Café „Windrose“ größter Regionalflugplatz der Bundesrepublik.

Doch das Flieger-Flair täuscht: Nur zweimal werktäglich wird auf der 1500 Meter langen Piste gestartet und gelan-



Dabei wird wohl ein Hauch von Schuld und Sühne in der Luft liegen: Das allzu großkarierte Calden-Konzept wurde unter Regie von Oberbürgermeister Lauritz Lauritzen vorbereitet, der von 1954 bis 1963 die goldene Amtskette der Stadt Kassel getragen hatte.

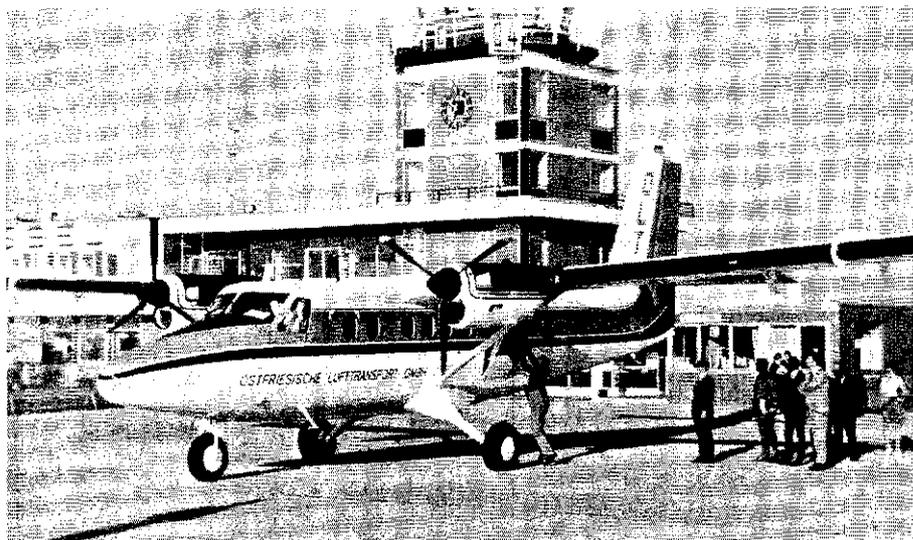
Der kleine Traditionsplatz Waldau bei Kassel, wo 1927 der erste Flugzeugschlepp der Welt, 1928 der erste deutsche Raketen-Aeroplan und während des Zweiten Weltkriegs — von den Fieseler-Werken — die „V1“-Waffe erprobt wurde, paßte für die Stadtväter in den fünfziger Jahren nicht mehr zum kommunalen Höhenflug — mit „Documenta“ und Bundesgerichten, Staatstheater und Tapeten-Museum.

Kassels jetziger SPD-Oberbürgermeister Karl Branner verteidigt heute die Risikofreude seines Amtsvorgängers Lauritzen: „Eine Großstadt mit der geographischen Lage und Größe Kas-

die Glanzstoff AG, die Batteriefabrik Hagen AG und das Landmaschinenunternehmen Massey-Ferguson GmbH gehören.

Aber diese Spesen-Spekulation trog ebenso wie die Hoffnung auf das Engagement von Reisebüros und Charterunternehmen. Der erste Touristen-Transporteur, die „Aviacion Kassel“, kam 1971 nach großen Versprechungen gar nicht in die Luft. Danach fiel die „Air Commerz“ mangels Masse aus, und im Januar 1973 meldete die „Nora Air Services“ Konkurs an, worauf die Staatsanwaltschaft mit Ermittlungen wegen undurchsichtiger Flugzeug-Transaktionen begann.

Im Juli dieses Jahres schließlich war die Firma Estein-Reisen bankrott, die 1972 noch 3200 Ibiza-Urlauber hochgebracht hatte. Während schon die letzten Estein-Kunden abgefertigt wurden, gab der völlig uninformierte Stadt- und Airport-Regent Branner Durchhalteparo-



Kasseler Ex-OB Lauritzen*, Flughafen Kassel-Calden: Startbahn über die Bundesstraße 77

det. Eine „Twin Otter“ (20 Plätze) oder, häufiger, nur eine „Cessna“ (acht Sitze) der ostfriesischen Lufttransport-Gesellschaft (OLT) bringt Geschäftsreisende nach oder von Düsseldorf-Köln.

Drei Jahre nach Eröffnung steht Kassels größter Stolz nach mehrfachem Charter-Schlamassel und Linien-Flaute selbst vor der Pleite: Wenn nicht Bundesverkehrsminister Lauritz Lauritzen einspringt, haben die ohnehin hochverschuldete Stadt und das Land Hessen 22 Millionen Mark fehlinvestiert. Kassel trägt zwei Millionen Mark Folgeverlust pro Jahr.

Für Ende August noch hat der Kasseler Wirtschafts- und Verkehrsdezernent Herbert Michaelis, zugleich Direktor der stadteigenen Flughafen-Gesellschaft, das entscheidende Geld-Gespräch mit seinem SPD-Parteifreund Lauritzen vereinbart, „weil wir allein nicht mehr weiterkommen“ (Michaelis).

* Mit Flughafendirektor Michaelis in Calden.

sels kommt ohne einen leistungsfähigen Flugplatz nicht aus, ohne Neubau hätte Kassel wichtige Großbetriebe verloren.“

Aber gerade Kassels Lage bremste den Aufschwung des Kasseler Regionalflughafens: Über fünf Bundesstraßen und drei Autobahnstrecken — Frankfurt — Hannover, Fulda — Würzburg und demnächst Kassel — Dortmund — ist das Nordhessenzentrum mit Rhein und Ruhr, Bayern und Berlin gut verbunden. Und seit Beginn des Sommerfahrplans ist die Stadt mit DC-Zügen auch ins Intercity-Netz der Bundesbahn eingeflochten.

Als die hessische Landesregierung mit einem zinslosen Darlehen von elf Millionen Mark die Hälfte der Flughafenkosten übernahm, rechneten Politiker und Planer vor allem mit regem Zuspruch von Managern und Partnern der großen örtlichen Industriebetriebe, zu denen die Lokomotiv-Werke Henschel,

len aus: „Noch etwas Stehvermögen, kleine Hilfen und eine gesunde Portion Zuversicht könnten Calden aus dem Tief in den Steigflug bringen.“

Zuversicht war nötig geworden, nachdem auch die im westdeutschen Liniensflugverkehr als Zubringer aktive „General Air“ in Kassel vor- und abgebaut hatte. Nach der Ankündigung, die Flüge Kassel—Köln zum 15. Juni, Kassel—Frankfurt zum 1. Juli, Kassel—München zum 1. September einzustellen, gab die „General Air“ bei Beginn der Fluglotsen-Bummelaktion gleich jede Luftverbindung mit Kassel auf. Branner, wieder ahnungslos: „Ich bin erstaunt.“

Dabei hatte die Stadt in ihrer Luftnot der „General Air“ eine Ausfallgarantie von 250 000 Mark offeriert, die nun in Höhe von zunächst 200 000 Mark an die OLT fällt. Aber auch dieses Flugunternehmen will die — einzige — Route nach Köln über Düsseldorf (Hin- und

Rückflug 192 Mark, 1. Klasse Bundesbahn nur 96 Mark) aufgeben, wenn nicht auch noch das Land Hessen mit einem Zuschuß einspringt.

Aber die hessische Regierung (Ministerpräsident Osswald: „Ich kann das Wort Calden nicht mehr hören“) gibt „keinen weiteren Pfennig“ (SPD-Finanzminister Heribert Reitz), höchstens eine fünfzigprozentige Rückbürgschaft, womit Calden zum Übungsgelände für Hobby-Flieger degradiert würde. Auch Bundesverkehrsminister Lauritzen, der Ende Juni die alte Heimat samt leerem Flughafen besucht hatte, konnte den Stadt-Genossen keine Hoffnungen machen: „Ich meine, daß der nationale Linienverkehr wenig Chancen hat, ausgelastet zu fliegen, weil die Strecken zu kurz sind.“

Die Frankfurter Flughafen-AG, im Eigentum von Stadt, Land und Bund, kann Kassel-Calden wegen der Entfernung (rund 200 Bahnkilometer) nicht einmal als Entlastungsplatz für leichte Flugzeuge brauchen. Allenfalls wird ein „Betriebsbetreuungsvertrag“ erwogen, wenn ein Gutachten über die Wirtschaftlichkeit positiv ausfällt.

Wie alle kleineren deutschen Regionalflughäfen erfüllt auch Kassel-Calden ungeachtet der hohen Investitionen nicht einmal die Mindestvoraussetzungen für „Verkehrslandeplätze, die regelmäßig bedient sein wollen“, wie der Luftfahrt-Experte Kurt W. Streit in der „Flug Revue“ urteilte: Es fehlen ILS-Anlage (Instrumenten-Landeanflug-System), eine Rollbahn von 1800 bis 2000 Meter Länge sowie ausreichende Anflugbefeuerung — im Süden wird sie durch den 580 Meter hohen Drönberg begrenzt, der ohnehin die Anflugmöglichkeiten verringert.

Weil weder Land noch Bund 2,5 Millionen Mark für eine ILS-Installation aufbringen wollen, will Flughafen-Direktor Michaelis dem Verkehrsminister einen preisgünstigen Vorschlag machen: Um die Startbahn in Calden von 1500 auf 2100 Meter zu verlängern, soll die Piste nach Osten über die Bundesstraße 7 ausgebaut werden — mit Lichtsignalanlage oder Sperrschranken für den gesamten Autoverkehr.

PROZESSE

Lebenslänglich Reue

Fritz Dietz, dem Präsidenten der Industrie- und Handelskammer Frankfurt, droht ein Strafverfahren: Er soll versucht haben, einen jungen Staatsanwalt zu nötigen.

Der Kaufmann Fritz J. Dietz, 64, macht sich oft Sorgen um den Rechtsstaat: „Intolerante Aggressivität“, so mahnte erst unlängst wieder der Präsident der Industrie- und Handelskammer (IHK) Frankfurt wie des Bundesverbandes des deutschen Groß-



Handelskammer-Präsident Dietz
„Ich habe einen längeren Arm als Sie“

und Außenhandels, schade der Rechtsordnung; vonnöten seien, so offenbarte das Vorstandsmitglied im Deutschen Industrie- und Handelstag, „mehr denn je Nüchternheit und Augenmaß“.

Er selbst freilich mochte sich an seine Forderung nach Maß und Selbstzügelung nicht halten: Fritz Dietz steht wegen versuchter Nötigung ein Strafprozeß ins Haus.

Von Multi-Präsident Dietz „gravierend genötigt“ fühlt sich der Frankfurter Staatsanwalt Hans-Gero Schomberg: „Das ging bis an die Grenze des Widerstands gegen die Staatsgewalt.“ Er war in der Lebensmittelgroßhandlung Dietz („Zuckerdietz“) sauer empfangen worden, als er dort am 24. Januar, von Polizisten eskortiert, zur Haus-suchung anklopfte.

„Scheißjustiz“, sprach der Träger des Großen Bundesverdienstkreuzes mit



Frankfurter Staatsanwalt Schomberg
„Bis an die Grenze des Widerstands“

Stern, als Staatsanwalt Schomberg bat, Schreibtisch und Tresor zu öffnen. Zur selben Stunde, morgens um zehn Uhr, hatten auch in der Frankfurter Industrie- und Handelskammer Kriminalbeamte Dietzens Chefsuite besetzt.

Dem 32jährigen Staatsanwalt (Dietz: „Wie alt sind Sie?“), so meinte der Frankfurter IHK-Präsident schnell erkannt zu haben, fehle „jegliches politisches Einfühlungsvermögen“. Deshalb empfahl das Vorstandsmitglied des CDU-Wirtschaftsrates dem Strafverfolger, lieber auf die Razzia zu verzichten, denn: „Ich habe einen längeren Arm als Sie.“ Auch gab Fritz Dietz zu bedenken, daß Schomberg, unterlasse er seine „Polizeiaktion“ nicht, die Folgen sein Leben lang bitter bereuen werde.

Die Haussuchung indes war richterlich angeordnet. Sie galt — im Zuge strafrechtlicher Ermittlungen gegen einen Vizepräsidenten der Frankfurter IHK — der Beschaffung einer Urkunde, die verschollen ist: dem Dienstvertrag des früheren IHK-Hauptgeschäftsführers Dr. Kurt Hörnig, heute Rechtsanwalt in Düsseldorf.

Um dieses Papier hatte Dr. Hörnig, 1965 aus der Frankfurter Industrie- und Handelskammer im Zorn geschieden, seitdem glücklos prozessiert. Das Dokument, aus dem er für sich Rechte reklamierte, sei im Besitz von Dietz, behauptete er. Aber den Gerichten bekundeten die IHK-Präsidenten, sie wüßten nicht, ob ihr ehemaliger oberster Kammerbeamter Hörnig, „Dienstvorgesetzter“ (IHK-Satzung) der 14 Geschäftsführer und anderen 180 Kammer-Diener, überhaupt einen Dienstvertrag gehabt habe.

Das sei Prozeßbetrug, meinte Hörnig und überzog Dietz mit einer Strafanzeige wegen Urkundenunterdrückung, Urkundenfälschung und Untreue. Deshalb freute sich der Präsident, als sein Ex-Geschäftsführer 1971 vor einem Zivilsenat des Bundesgerichtshofes dann aber in einen Vergleich einwilligte.

Fritz Dietz spendierte aus der Schatulle der IHK „zum Ausgleich aller Ansprüche“ bare 40 000 Mark. Den Vergleichs-Lohn indes erhielt Hörnig erst, nachdem er die Strafanzeige zurückgezogen hatte. Doch Delikte, wie Hörnig sie Dietz anlastete, müssen von Amts wegen verfolgt werden. Auch schweben Verfahren wegen Falschaussagen vor Gericht und Betrug gegen mehrere IHK-Vizepräsidenten.

Als Dr. Kurt Hörnig, damals seit zehn Jahren Bonner Direktor von Klöckner-Humboldt-Deutz, 1964 der Frankfurter Industrie- und Handelskammer sein Ja-Wort gab, war Fritz Dietz „begeistert“ (IHK-Protokoll). Zuvor nämlich hatte der Lebensmittelgroßhändler, gerade erst frisch zum IHK-Präsidenten gekürt, bereits 30 Bewerber als untauglich verworfen: Das diplomatische Talent, das Bonner Freunde dem KHD-Manager nachsagen und dessen Dietz just dringend bedurfte, fand sich unter ihnen nicht.