Zeitschrift: Neue Wege : Beiträge zu Religion und Sozialismus

Herausgeber: Vereinigung Freundinnen und Freunde der Neuen Wege

Band: 76 (1982)

Heft: 10

Buchbesprechung: "Die Startbahn West ist überall" : zum Tagebuch des Pfarrerehepaars Dannemann

Autor: Metzger, Ludwig

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

LUDWIG METZGER

«Die Startbahn West ist überall»

Zum Tagebuch des Pfarrerehepaars Dannemann*

Eine Region in Aufruhr gegen ein sinnloses Großprojekt

Wenn wir hören, daß in unserm Land Menschen aller Altersgruppen, aller Schichten und Klassen sich zu gemeinsamer Sache zusammenfinden, dann muß es sich wohl, so vermuten wir, um ein Volksfest, ein großes Sportereignis oder ähnliches handeln. Wenn aber solch ein Zusammengehen sich nicht auf ein einzelnes Ereignis beschränkt, sondern sich über einen längeren Zeitraum erstreckt, dazu eine ganze Region erfaßt, und wenn das Band, das die Menschen vereint, gar ein politisches Problem ist, das gemeinsame Aktionen in Gang kommen läßt, dann muß man aufhorchen.

Genau das ist aber in der Region südlich des Frankfurter Flughafens, im Landkreis Groß-Gerau und einigen angrenzenden Gebieten, in der Auseinandersetzung um die geplante und mittlerweile im Bau befindliche neue Startbahn 18 West passiert. Die Eheleute Christiane und Ulrich Dannemann, beide Pfarrer, die in dieser Region wohnen, haben aus ihrer Sicht als Betroffene in einem Tagebuch, das die Zeit vom Oktober 1980 bis zum Januar 1982 umfaßt, die Geschichte des Widerstandes in seinen wichtigsten Phasen dargestellt und versucht, sich über die Ereignisse und deren Bedeutung, über ihr und der Kirchgemeinden Engagement und die Veränderungen, die das bei ihnen und andern ausgelöst hat, Rechenschaft zu geben.

Wer dieses Tagebuch liest, spürt etwas von der Erregung, welche die Inangriffnahme dieses Großprojektes bei den Menschen verursacht hat, er erlebt mit, wie der Protest in der Bevölkerung spontan aufflammt, er kann nachvollziehen, wie bis dahin mehr oder weniger apolitische Menschen sich zu engagieren beginnen, vor seinen erstaunten Augen kommen gewohnte Denkschemata und Verhaltensmuster in unserm Land ins Wanken, gesellschaftliche Tabus werden gebrochen. So ziehen Vertreter der SPD, FDP, selbst der CDU vor Ort nicht nur gegen ihre Parteifreunde in den Landesparteien zu Felde, im Mörfelder Rathaus treten Vertreter der drei Parteien sogar gemeinsam mit einem DKP-Genossen in den Hungerstreik. Unter andern Umständen

---

* Christiane Dannemann/Ulrich Dannemann: Die Startbahn West ist überall. Christliche Existenz heute, erlebt in den Auseinandersetzungen um den Frankfurter Flughafen — Ein Tagebuch. Mit einer Einführung von Helmut Gollwitzer. Chr. Kaiser Verlag, München 1982. 216 Seiten, Fr. 18.—.

muß manch einer bei einem solchen Schritt um seine Berufsaussichten bangen, hier aber scheint «der gemeinsame Konsens aller aufrechten Demokraten» außer Kraft gesetzt. Umgekehrt stößt der verwunderte Leser an einer Stelle des Tagebuches auf einen Kommunisten, der einen Gottesdienst in «unserer Dorfkirche» (!) ankündigt.

Wie sehr diese Region in Aufruhr geraten ist, beweist vor allem der Bau eines Hüttendorfes auf dem geplanten Baugelände, das nicht nur über ein Jahr lang ständig bewohnt wird (das könnten ja noch von außen kommende «Polit-Profis» bewerkstelligen — aber die Bezeichnung der Hüttendorfbewohner als «Kriminelle» und «Chaoten» durch den hessischen Innenminister Gries und der Solidarisierungseffekt in der Bevölkerung, den diese Diskriminierung auslöste, zeigt, wie sehr er sich verschätzt hat), sondern auch von vielen Bürgern der Umgebung materiell unterstützt wird. Beinahe Tag für Tag setzt sich ein Strom von Menschen aus den Nachbargemeinden, die oft mehrere Kilometer Fußmarsch in Kauf nehmen, zum Startbahngelände und zum Hüttendorf in Bewegung.

«Sankt-Florians-Prinzip», «Regionaltheologie», «Gesinnungsethik» . . .

Den Startbahnbefürwortern mag es so erscheinen, daß egoistische Motive die Menschen auf die Barrikaden treiben (das von Ministerpräsident Börner so viel beschworene Sankt-Florians-Prinzip), wobei man ihnen allenfalls den mangelnden Ueberblick über die größeren Sachzusammenhänge zugute halten kann. Wäre es so, dann sollte man wenigstens erwarten, daß die Kirchgemeinden vor Ort dieser egoistisch-partikularistischen Sicht entgegentreten. Aber Pfarrer und nicht zuletzt Kirchenvorstände evangelischer Gemeinden stehen fast überall mitten in der Protestbewegung, wie das Tagebuch eindrucksvoll bezeugt. Herr Börner hat denn auch dem Ehepaar Dannemann in einem Briefwechsel — abgedruckt im Anhang des Tagebuches — die Befürwortung einer «Regionaltheologie», die das Wohl der größeren Gemeinschaft aus den Augen verliert, vorgeworfen. Es läuft auf dasselbe hinaus, wenn die Flughafen AG und die «Frankfurter Allgemeine Zeitung» (FAZ) den kirchlichen Startbahngegnern — nach Max Weber — eine Gesinnungsethik bescheinigen, die aus ökologischer Prinzipienreiterei die Folgen des eigenen Handelns nicht bedenkt, während sie die Startbahnbefürworter in der Position der Verantwortungsethiker sehen, die aus Sorge für das Allgemeinwohl das Problem von allen Seiten beleuchten.

Die Auseinandersetzung mit diesem Vorwurf nimmt in dem Tagebuch — ausgesprochen oder unausgesprochen — einen breiten Raum ein. Die Verfasser betonen, daß der Widerstand gegen die Startbahn exemplarischen Charakter hat. Den Satz «Die Startbahn

West ist überall» haben sie nicht ohne Absicht als Titel für ihr Buch gewählt. Man hat aber manchmal den Eindruck, daß die politischen Entscheidungsträger, die den Bau der Startbahn gegen den massiven Protest der Bevölkerung am Ort durchsetzen, die Ueberlegungen, die hinter den genannten Stichworten stehen, gar nicht recht begreifen. «Exemplarisch» — heißt das nicht, daß die ökologische Bewegung und linke Systemveränderer die Startbahnproblematik als Demonstrationsobjekt ihrer ökologischen Programmatik (Bestätigung des Vorwurfs der Gesinnungsethik) oder ihres Kampfes gegen das Establishment benutzen?

Demgegenüber muß festgestellt werden: Exemplarische Bedeutung hat der Startbahnkonflikt nicht nur in den Köpfen einiger Außenseiter, er hat sie vielmehr als Teil eines in der Realität sich vollziehenden Vorgangs von globalem Ausmaß. Die ökologische Katastrophe, der wir weltweit zusteuern, wenn wir so weitermachen, resultiert ja nicht aus einem einzelnen, plötzlich hereinbrechenden Ereignis, sondern ist das Ergebnis der Anhäufung einer Vielzahl von über einen langen Zeitraum sich erstreckenden Fehlentscheidungen, die — für sich betrachtet — keineswegs Fehlentscheidungen zu sein brauchen. Die Erkenntnis, daß massive Ausbeutung der Natur auf die Dauer zu Lasten aller geht, mag vorhanden sein. Aber jeder fragt sich: Warum soll gerade ich damit anfangen, ökologische Einsichten in die Tat umzusetzen? Der Konkurrenzdruck des nationalen und internationalen Wettbewerbs ist zu groß, und keiner möchte ins Hintertreffen geraten (das ist das kapitalistische Sankt-Florians-Prinzip!). Kann man aber beim Einzelfall nicht mehr einsetzen, dann muß man die Summe der Einzelfälle in Kauf nehmen, kann also die weltweite Katastrophe nicht stoppen. Diesen Mechanismus zu durchbrechen, darum geht es bei der Betonung des exemplarischen Charakters eines solchen Projektes wie des Baus der Startbahn West.

Der Vorwurf des Partikularismus ist also der Gegenseite zurückzugeben: s i e übersieht den universalen Zusammenhang. Das betrifft sowohl die räumliche wie die zeitliche Dimension. Räumlich: Wie beim Startbahnbau werden an unzähligen Stellen der Welt Wälder vernichtet, schwerwiegende Eingriffe in wertvolle Oekosysteme vorgenommen, Grundwasser gefährdet usw. Zeitlich: Das Roden einer bestimmten Fläche Wald kann unterschiedliche Folgen nach sich ziehen. Ein ökologisch bisher wenig belastetes Gebiet wird von einem zerstörerischen Eingriff weniger stark betroffen als ein Ballungsraum, der schon eine lange Geschichte des Natur- und Landschaftsverbrauches hinter sich hat. Die Startbahn West ist, wie ein Pfarrer dieser Region sich ausdrückte, «der Tropfen, der das Faß zum Ueberlaufen bringt».

Widerstand als Konsequenz aus dem Glauben

Nur auf diesem Hintergrund wird die Forderung des Tagebuches verständlich: «Raubbau an der Natur darf nur vorgenommen werden, wenn es für das Leben und Ueberleben der Menschen unumgänglich ist», wenn also zum Beispiel in Bezug auf die Startbahnfrage nachgewiesen werden kann, daß ein Verzicht auf den Bau den Untergang der Bundesrepublik als Industrienation bedeutet[1]. Wer die genannten Zusammenhänge ausblendet, wer den Startbahnbau nur als abstrakten Einzelfall diskutiert, dem mag diese Forderung des Dannemannschen Tagebuches als übertrieben erscheinen. Für den, der diese Zusammenhänge sieht, ist sie aber nur konsequent.

«Die Gründe, die für oder gegen den Bau der Startbahn West sprechen, lassen sich theologisch nicht beurteilen und bewerten», meint Holger Börner. Die Pfarrer, Kirchenvorsteher und engagierten Gemeindeglieder dieser Region sehen aber ihren Widerstand gegen die Startbahn durchaus als Konsequenz ihres Glaubens. Zahlreiche Predigten, Briefe und Erklärungen, die in dem Tagebuch wiedergegeben sind, beweisen es. Das Ehepaar Dannemann formuliert es so: «Wirtschaftliche Projekte mit zerstörerischen Eingriffen in die Umwelt haben eine neuartige Qualität: mit ihren langfristigen, lebensbedrohenden Konsequenzen gehen sie über bloße Ermessensfragen hinaus» (S. 105). Gebietet die Verantwortung für die Schöpfung, daß die Christen in solchen Konfliktsituationen ein eindeutiges Bekenntnis ablegen? Muß nicht das Verhältnis von Schöpfungslehre und Heilslehre neu überdacht werden? «Lassen sich christologisch begründete Kriterien formulieren, die uns konkrete Wegweisung im Umgang mit Gottes Schöpfung geben» (S. 184)? Solche und ähnliche Fragen werden in dem Tagebuch immer wieder aufgeworfen. Bei den Ueberlegungen, die die Verfasser dabei anstellen, spürt man, daß es tastende Versuche auf theologischem Neuland sind[2].

Eine Kirche mitten in Konflikten

Es handelt sich freilich nicht um Ueberlegungen vom grünen Tisch her, es sind vielmehr bedrängende Fragen, die der Konflikt aufwirft, in den die Kirche hineingestellt ist. Daß Kirche Menschen in ihren Problemen, Nöten und Aengsten seelsorgerisch zu begleiten hat, ist unbestritten. Daß diese Begleitung aber nicht möglich ist, ohne die Probleme selbst zu durchdenken und an einem bestimmten Punkt auch Stellung zu beziehen, erfährt die Kirche immer in brisanten Konfliktsituationen, wie es hier geschehen ist. Die umstrittene Waldkapelle, zunächst von einzelnen Gemeindegliedern im Hüttendorf auf dem

Startbahngelände errichtet, später von den Kirchenvorständen einiger Kirchgemeinden verantwortet, ist sinnfälliger Ausdruck dafür.

Kirche mitten in Konflikten, ist dies das vertraute Bild dieser Institution? Man spürt förmlich das Entsetzen aus einem Leitartikel der FAZ, daß Kirche sich mit ihren Gottesdiensten in solch eine zwielichtige Umgebung verirrt: «In dieser auf Landraub gestellten 'Kirche' predigen regelmäßig mehrere evangelische Pfarrer.» Aber selbst einigen Startbahngegnern wird die Sache unheimlich. Auf einer Dekanatssynode gibt es Stimmen, die auf die «zweifelhaften Elemente» im Hüttendorf aufmerksam machen: «Die dort herrschenden Zustände müssen jeden Bürger abstoßen.» Ein Teilnehmer einer Pfarrerrüstzeit, die zuerst das Flughafengelände und die Flughafenkapelle, danach die Kirche im Hüttendorf besucht hatte, meint: «Welch ein Unterschied zu der vollklimatisierten Flughafenkapelle! Dort 'Kirche' im Getriebe eines auf ökonomische Funktionalität abgerichteten Umschlagbetriebes ... hier 'Kirche' inmitten des bedrohten Lebens» (S. 88). Und die Verfasser selber schreiben über den Gottesdienst am Heiligen Abend 1980, in dem Pfarrer Oeser von der Macht der Ohnmächtigen spricht: «Ein evangelischer Gottesdienst am Heilig Abend, in einer kleinen Holzkirche, auf zur Zerstörung bestimmtem Gebiet» (S. 63). Ist das nicht der wahre Ort der Kirche? Welche Lernprozesse haben die Gemeinden dieser Region durchgemacht? Welche Veränderungen hat das bewirkt? Zeichnet sich ein neues Kirchenverständnis ab? Und was wird bleiben? Bleibt das auffällig starke (auch theologische) Engagement der Laien Episode, oder bildet es den Anfang einer neuen Basiskirche?

Aber zu fragen ist auch: Welches ist der spezifische Beitrag der Kirche in solch einer Protestbewegung? Nachdem ich dieses Tagebuch gelesen habe, würde ich folgende Punkte nennen:

1. In vielen Predigten in der Waldkapelle, im Hüttendorf und auf dem Startbahngelände wird der Ruf zur Umkehr laut — angesichts der Zerstörung der Umwelt. Dies aber schließt die Einsicht ein, daß w i r a l l e als Glieder dieser kapitalistischen Wohlstandsgesellschaft zu der drohenden ökologischen Katastrophe beigetragen haben. Die Solidarität der Schuld läßt uns das Gespräch mit der Gegenseite suchen und verbietet Verdammungsurteile.

2. Die Kirche hat sich dafür einzusetzen, daß jeder Widerstand wirklich gewaltfrei bleibt.

3. Die Kirche kann dazu beitragen, daß Protest nicht im egoistischen Sankt-Florians-Prinzip steckenbleibt, sondern die universalen Zusammenhänge begreift und zur Solidarität mit «Leidensgenossen» in andern Regionen findet.

4. Die Predigt von Kreuz und Auferstehung gibt Menschen den Mut, auch in scheinbar ausweglosen Situationen nicht zu verzweifeln und zu resignieren, sondern aufgrund der uns mit Gottes Zukunft gegebenen Hoffnung durchzuhalten.

Wir leben in der Zeit eines gewaltigen Umbruchs. Der Konflikt um die Startbahn West wird gewiß nicht der letzte sein, in den die Kirche hineingezogen wird. Wer das nicht unvorbereitet tun will und wer sich eine Kirche wünscht, die in der Nachfolge Jesu den Herausforderungen der Zeit begegnet, dem sei ein eingehendes Studium dieses Tagebuches empfohlen.

Anmerkungen

1 Diese Behauptung hat der Vorstandsvorsitzende der Flughafen AG, Erich Becker, allen Ernstes geäußert (S. 79). So weit ist ihm in der Argumentation meines Wissens bisher noch keiner der führenden Politiker gefolgt. — Dies ist ja das Problem der Landesregierung: Sie konnte die Notwendigkeit des Startbahnbaues vor Ort nicht einsichtig machen. Opfer «einer kleineren Region zum Wohle der größeren Gemeinschaft» (Holger Börner) kann man aber allenfalls erwarten, wenn die Menschen den Sinn dieser Opfer einsehen.

2 Vgl. zum ganzen Problemkomplex die differenzierten und nach gründlicher Abwägung von Argumenten und Gegenargumenten gezogenen Schlußfolgerungen, zu denen Helmut Gollwitzer in dem ausführlichen Vorwort zu dem Tagebuch der Dannemanns gelangt (S. 9—31). Dieses Vorwort allein ist schon den Kauf des Buches wert.

Hinweis auf eine Broschüre

PETER WALSS u. a.: *Der Konflikt um die Frankfurter Flughafenerweiterung.* Bericht einer Schweizer Beobachtergruppe. 56 Seiten. Zu beziehen bei: Schweizer Beobachtergruppe, c/o Nicholas Busch, Missionsstraße 35 A, 4055 Basel.

Die Autoren sind im November 1981 als private Beobachtergruppe nach Frankfurt gereist, um sich über die Auseinandersetzung für und wider die Startbahn West an Ort und Stelle zu informieren, Kontakte anzuknüpfen, Solidarität zu bezeugen und «durch eine auch für die deutschen Behörden sichtbare Präsenz die Beunruhigung des Auslandes über die Entwicklung im Raum Frankfurt zu manifestieren». Was der Auseinandersetzung um die Startbahn West eine zusätzliche Qualität gibt, ist der begründete Verdacht, daß dieses Projekt zugleich als Hauptumschlagplatz für den militärischen Nachschub der US-Streitkräfte gedacht ist. Dokumentiert und kommentiert werden die Arroganz von Behörden, unverhältnismäßige Polizeieinsätze, die Kriminalisierung von Bürgerinitiativen, aber auch und immer wieder die Macht der Ohnmächtigen. Den Autoren zufolge braucht die Bewegung der Bürgerinitiativen die Unterstützung ausländischer Demokraten, um sich erfolgreich gegen die mit polizeistaatlichen Methoden erzwungene Verminderung der Lebensqualität zu behaupten. W. Sp.