

Vor der Kannibalisierung

Wie viele Flughäfen braucht das Land? - Die Industrie- und Handelskammer Köln lud jetzt zu einer hochkarätig besetzten Podiumsdiskussion über die Zukunft der Airports in Nordrhein-Westfalen

VON SEBASTIAN MEURER

RHEIN-KREIS/KÖLN Genauso viele wie es derzeit gibt - so könnte die diplomatische Antwort auf die von der Industrie- und Handelskammer (IHK) Köln gestellte Frage lauten, wie viele Flughäfen das Land denn nun wirklich braucht.. Hochkarätig besetzt, wie eine von der IHK unter diesem Motto initiierte Podiumsdiskussion war, stand zu erwarten, dass die Kontrahenten es bei höflichen Floskeln allein nicht bewenden lassen würden.

Dafür, dass die Zuhörer in dieser Erwartung nicht enttäuscht wurden, bürgte schon die Wahl des Referenten Eric Heymann von der Deutsche Bank Research, der im November 2005 eine einschlägige Studie veröffentlicht hatte und auch jetzt kein Blatt vor den Mund nahm: "Eine Fehlallokation von Ressourcen" sei der Ausbau von Regionalflughäfen. Nur wenige "Kleine" ließen sich wirtschaftlich betreiben, erreichten nicht die für einen wirtschaftlichen Betrieb nötige Größe und "kannibalisieren" sich letztlich gegenseitig.



Flughäfen – hier ein Blick auf Düsseldorf – sind in Nordrhein-Westfalen zum absoluten **Reizthema** geworden, seit kleine Airports wie Mönchengladbach, Weeze und Dortmund in Betrieb gingen.

Muntere Attacke auf Konkurrenz

Abhilfe könnte aus Heymanns Sicht eine Verlagerung der Entscheidungsebene auf den Bund schaffen. "Hoch, hoch genug, im Zweifelsfall zu hoch", sei die Ausstattung mit Flughäfen, lautete sein Fazit, soweit es die Landesebene betrifft. An Heymanns Seite fochten Thomas Kropp, Leiter der Konzernpolitik bei der Deutschen Lufthansa., und Michael Garvens, Vorsitzender der Geschäftsführung des Flughafens Köln/Bonn.

Den für ihn auf der "Anklagebank" reservierten Platz nutzte Manfred Kossack, der

Geschäftsführer des Dortmunder Flughafens beileibe nicht nur zur Verteidigung, sondern auch zu munteren Attacken auf die Konkurrenz: "Man muss gucken, welche Steine man in die Hand nimmt, wenn man im Glashaus sitzt", meinte Kossack angesichts der brisanten Subventionsfrage. Für den Flughafen Dortmund gebe es keine Steuergelder, und die Verbindung zum Hauptbahnhof "zahlen wird aus unserem Betriebsergebnis", stichelte er. Die mit öffentlichen Mitteln geförderte Verbindung vom Kölner Hauptbahnhof zum Flughafen sei "sehr sinnvoll" betonte Staatssekretär Günter Kozlowski vom NRW-Ministerium für Bauen und Verkehr. Ansonsten stelle sich die Frage nach Subventionen mangels vorhandener Landesmittel im Moment nicht. Der in Dortmund eingefahrene Verlust sei "höher als der gesamte Umsatz", hielt Michael Garvens seinem Dortmunder Kollegen entgegen. In einem Boot fanden sich Lufthansa und Grüne wieder. "Hochgradig subventioniert" werde der Flughafen Dortmund durch die Gebührenzahler, die 2005 für 30 Millionen Euro Verluste hätten aufkommen müssen, meldete sich der grüne Landtagsabgeordnete Horst Becker aus dem Publikum. "Warum muss der Stromverbraucher einen Flughafen mitfinanzieren?" schlug Thomas Kropp in dieselbe Kerbe, und kündigte an, dass die Lufthansa "bei Wettbewerbsverzerrungen massiv zurückschlagen" werde.

Mehr Flughäfen als es bereits gibt, wollte letztlich keiner der Redner, wobei Manfred Kossack mit der Forderung, es dürfe "keine Denkverbote" hinsichtlich des Ausbaus kleiner Flughäfen geben, einmal mehr den Gegenpol zum Vertreter der Deutschen Bank bildete.

ZUR SACHE VERZERRT

INFO

Flughäfen in NRW

Neben den beiden Großflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn gibt es in NRW vier weitere internationale Flughäfen: Neben Dortmund, Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt zählt hierzu auch Mönchengladbach. Hinzu kommen zehn "Schwerpunktlandeplätze" für den Geschäftsverkehr sowie jeweils 30 Verkehrslande- und Segelflugplätze.

ZUR SACHE

VON FRANK KIRSCHSTEIN

Verzerrt

Aus Sicht des Luftfahrtexperten der Deutschen Bank ist die Sache klar: "Hoch, hoch genug, im Zweifelsfall zu hoch", sei die Ausstattung Nordrhein-Westfalens mit Flughäfen. Viele Regionalf Flughäfen existierten nur, weil sie - und wenn nur über Umwege, etwa durch die Beteiligung von Stadtwerken - am Tropf der öffentlichen Hand hängen. Die Lufthansa ist der gleichen Meinung - nur die Billig-Airlines sind scharf auf die Regionalf Flughäfen, locken die doch mit Schnäppchenpreisen für Starts- und Landungen. Der Effekt: Die etablierten Fluglinien, die in großer Zahl Arbeitsplätze schaffen, geraten unter Druck. Und was geschieht in Mönchengladbach? Die Flughafen-Gesellschaft, die im Regionalrat mit ihren Plänen für einen Ausbau des Verkehrslandeplatzes gescheitert ist, überlegt fieberhaft, wie sie in einem neuen Anlauf - eventuell mit einer etwas kürzeren Start- und Landebahn - doch noch die Kurve kriegen kann. Passt das zusammen? Die Politik in Gestalt der neuen Landesregierung äußert sich nicht eindeutig. Statt dessen spricht NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke vom Wunsch einer verstärkten Zusammenarbeit der beiden großen Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn - ein edler Versuch, der angesichts der bekannten Rivalität zwischen den Städten Köln und Düsseldorf (und der dortigen Oberbürgermeister) hoffnungslos scheint. Appelle allein reichen als Steuerungselement nicht aus. Wer entscheidet also über die Zukunft der Regionalf Flughäfen? Der Markt? Wenn ja, dann aber bitte ohne die Verzerrung versteckter Subventionen, die womöglich mehr Arbeitsplätze gefährden als neu schaffen.

"Verschleppungstaktik"

Die Fluglärm-Gegner im Rhein-Kreis Neuss lassen nicht locker: Der Ausbau des Mönchengladbacher Verkehrslandeplatzes ist noch nicht vom Tisch, und am Airport Düsseldorf gibt's Geld für Umbauten.

VON THILO ZIMMERMANN

RHEIN-KREIS NEUSS Zwei Briefe hat Herbert Gorecki auf den Tisch gelegt: Das eine Schreiben stammt von der Bezirksregierung Düsseldorf, das andere von der Flughafengesellschaft Mönchengladbach. Inhalt der Korrespondenz: der Ausbau des Verkehrslandeplatzes vor den Grenzen des Rhein-Kreises Neuss.

Gorecki, soeben wiedergewählter Vorsitzender des Vereins "Neuss-Grefrather Bürger gegen Fluglärm" zeigt auf die Daten beider Briefe. Über vier Monate liegen dazwischen - zwischen der Bitte der Bezirksregierung um die Beantwortung weiterer Fragen bezüglich der Startbahn-Verlängerung und der Antwort des Flugplatz-Chefs. Und dabei appelliert der nur, "nicht zu entscheiden, bevor die Flughafen GmbH eine abschließende, ggfs. ergänzende Stellungnahme zu Ihrer Anfrage vorgenommen hat".



Ein Stopp den Jets – die **Fluglärm-Gegner** im Rhein-Kreis Neuss nehmen den geplanten Ausbau des Mönchengladbacher Verkehrslandeplatzes ebenso ins Visier wie die wachsende Zahl der **Starts und Landungen** am Airport Düsseldorf. NGZ-ARCHIVFOTO: L. BERNS

Für Gorecki gibt's da keine Frage: "Das ganze sieht sehr nach einer Verschleppungstaktik aus. Das Verfahren kann sich so bis zu fünf Jahre hinziehen." Auch wenn sich der Regionalrat gegen das Projekt ausgesprochen hat, steht der Planfeststellungsbeschluss noch aus. "Vorher können wir die Akte nicht schließen", warnte Gorecki seine aus Neuss und Dormagen

stammenden Mitstreiter in der Jahreshauptversammlung. Der Vorstand bereitet Eingaben an Bezirksregierung und Landtag sowie die betroffenen Städte vor und will darin die Bitte äußern, "unseren betroffenen Bürgern eine kurzfristige Planungssicherheit zu geben und das Verfahren nicht auf die lange Bank zu schieben".

Nichtsdestotrotz zieht Herbert Gorecki eine positive Zwischenbilanz. "Das Erörterungsverfahren ist aus unserer Sicht voll zu unseren Gunsten ausgefallen", freut er sich. Mit Sorgenfalten auf der Stirn blickt er allerdings auf den Flughafen in Weeze, dem die Betriebsgenehmigung entzogen worden ist. "Wir befürchten, dass die Diskussion über Mönchengladbach als Ausweichflughafen für den Airport Düsseldorf nicht ausgestanden ist. Das Thema könnte ein Dauerbrenner werden", warnt der Fluglärm-Gegner mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Das lachende gilt dem Urteil im Fall Weeze: "Es zeigt, dass Bürger-Initiativen etwas bewirken können", unterstreicht Gorecki.

In die gleiche Kerbe schlägt Christoph Lange, der Vorsitzende der "Bürger gegen Fluglärm" in Meerbusch. 22900 Einwendungen – darunter über 2000 aus dem Rhein-Kreis Neuss - haben schließlich einen Teilerfolg gebracht: Im so genannten Nachtschutzgebiet in Büderich haben nun alle Hauseigentümer, die vor dem 9. November 2005 gebaut oder eine Genehmigung dazu erhalten haben, Anspruch auf die Erstattung der Kosten für Schallschutz- und Belüftungsmaßnahmen in Schlafräumen. Lange kämpft nun darum, dass die Zone erheblich ausgeweitet wird, da die zuständige Behörde davon ausging, dass an maximal 20 Prozent der Tage Ostwind - und damit eine höhere Verkehrsbelastung - herrscht. Doch diese Zahl sei viel zu niedrig angesetzt, so die "Bürger gegen Fluglärm". Sie treffen sich morgen um 20 Uhr im Gasthof "Burchartz" an der Necklenbroicher Straße in Büderich.

INFO

Fluglärm-Gegner bestätigen ihren Vorstand

Dem Verein "Neuss-Grefrather Bürger gegen Fluglärm" sind knapp 500 Mitglieder angeschlossen. In ihrer Jahreshauptversammlung bestätigten sie ihren Vorsitzenden Herbert Gorecki und dessen Stellvertreter und Schriftführer Joachim Kürsten im Amt. Der Vorstand wird vervollständigt durch Kassierer Burkhard Hinzen sowie die Beisitzer Birgit Beyer, Anneli Kleinert, Manfred Briese und Johann Josef Pienkoß.

NGZ 10-04-06.doc