

Weeze: Günstige Tickets ohne viel Marmor

Am Niederrhein-Flughafen weist man die Vorwürfe der Subvention zurück und bietet Kooperation mit Düsseldorf an. Auf eine neue Startbahn setzt man in Gladbach.

Von Roland Busch

Niederrhein. „Unsere Kunden fliegen billiger. Dass das den Mitbewerbern nicht schmecken kann, liegt in der Natur der Sache“. So hat gestern der Sprecher des Flughafens Niederrhein, Holger Terhorst, Vorwürfe beim WZ Airline-Gipfel zurückgewiesen. Vertreter von Lufthansa, Air Berlin und LTU hatten sich für eine Aufwertung des Düsseldorfer Airports ausgesprochen und die „Subventionsmentalität“ an den kleineren Flughäfen kritisiert. Weeze hatte man dabei nach der Insolvenz des Billig-Fliegers V-Bird keine Überlebenschance eingeräumt.

Das sieht man am Niederrhein natürlich ganz anders. Dort ist man stolz darauf, dass die irische Fluggesellschaft Ryanair ihr Angebot jetzt noch einmal ausweitet und von Weeze aus künftig fünf Flugziele ansteuern werde. Der irische Billig-Flieger gilt in Europa als äußerst renommiertes Unternehmen; „warum musste erst in Weeze ein Flughafen aufgemacht werden, damit Ryanair in NRW landen kann?“, fragt Lufthansa-Sprecher Thomas Kropp.

Den Vorwurf der öffentlichen Subventionierung weist Terhorst zurück. Ein privates Investorenkonsortium habe bis heute über 50 Millionen Euro in den ehemaligen Militär-

flughafen Weeze-Laarbruch investiert. 20 Millionen Euro habe man als Darlehen vom Kreis Kleve zu banküblichen Zinsen aufgenommen, 3,5 Millionen habe das Land beigesteuert. Demgegenüber seien alle anderen Flughäfen in NRW gänzlich von der öffentlichen Hand finanziert worden, bis die jeweiligen Airports sich alleine tragen konnten, so Terhorst: „Den Düsseldorfer Flughafen gäbe es heute wohl nicht, wenn Land und Bund dort nicht seit 1950 so kräftig investiert hätten“.

Beim Flughafen in Weeze weist man darauf, dass man beim Bau des Terminals vollständig auf Marmor, Edelstahl und jedwede Schnörkel verzichtet habe. Die Serviceteams seien in eigenständigen Firmen beschäftigt, die allesamt effizient und flexibel zusammenarbeiteten. So habe man die Kosten im Griff. „Dies geben wir an die Fluggesellschaften weiter, und so können unsere Airlines ihre Tickets den Kunden in Weeze günstiger als anderswo anbieten“, sagt Terhorst. „Das Airlines wie Lufthansa, Air Berlin und LTU Flughäfen attackieren, die kostenbewusst arbeiten, gibt sicher nicht nur uns zu denken“.

In Weeze weist man auch den Vorwurf zurück, das Billigflieger auf Klein-Flughäfen Kaufkraft aus der Region abziehen. So hätten sich die Übernachtungszahlen in Keve-

laer seit dem Start des Airports vervielfacht.

Gleichwohl setzt man in Weeze auf Kooperation. Langfristig sollte Düsseldorf die Startbahn in Weeze nutzen. Als Beispiel nennt man die Zusammenarbeit zwischen Frankfurt und Frankfurt-Hahn im Hunsrück.

Gelassener sieht man die Situation nach dem WZ-Airline-Gipfel beim Flughafen in Mönchengladbach. „Uns fehlt derzeit einfach die technische Basis“, sagt Geschäftsführer Hans-Günter Zerbe. Mit der derzeitigen Start- und Landebahn sei man nicht wettbewerbsfähig. Für die heute gängigen Düsenmaschinen ist die Startbahn einfach zu kurz. Es läuft momentan das Planfeststellungsverfahren für den Neubau einer 2400 - Meter langen Start- und Landebahn. Für 2005, rechnet Zerbe mit dem Abschluss durch die Bezirksregierung Düsseldorf. „Wie das Ergebnis aussehen wird, kann ich nicht sagen. In den Ausbau des Flughafens möchte die Gesellschaft, Hauptignorer ist der Düsseldorfer Airport, 60 Millionen Euro investieren. Die Kapazität solle auf bis zu 2,8 Millionen Passagiere gesteigert werden, sagt Zerbe. Derzeit muss die Gesellschaft jährlich einen Verlust von rund fünf Millionen Euro schlucken.“