

WDR Aktuell

Montag, 14. November 2005, 12.52 h (Dauer: 2,5 min)

In der vergangenen Woche hat der Flughafen Düsseldorf die Erlaubnis für knapp 10.000 zusätzliche Starts und Landungen erhalten. Aber das wird schon sehr bald nicht mehr ausreichen, denn schon in zwei bis drei Jahren wird die Kapazitätsgrenze erreicht sein. Nun geht der Bürgermeister der Landeshauptstadt Joachim Erwin in die Offensive. Der Airport der Nachbarstadt Mönchengladbach soll als Ausweichflughafen für Düsseldorf ausgebaut werden. Zwar gibt es dort schon jetzt Protest von Anwohnern, doch anders als den meisten Regionalflughäfen in NRW rechnet ein aktuelles Finanzgutachten Mönchengladbach gute Chancen aus. **)

Noch heben hier nur Sportmaschinen und kleinere Reiseflugzeuge ab. Doch schon bald soll Mönchengladbach auch Langstreckenflüge vom Airport Düsseldorf übernehmen. Die Stadtväter beider Großstädte kämpfen dafür.

Norbert Bude, SPD - Oberbürgermeister Mönchengladbach:

„Die Partnerschaft zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach ist das entscheidende Argument. Als alleiniger Regionalflughafen hätten wir sicherlich keine Chance. Aber in dieser Partnerschaft liegt auch die Stärke unseres Regionalflughafens. Wir haben in den letzten Jahren bewiesen – z.B. 2003, als die Fluggesellschaft AirBerlin nach Mönchengladbach gekommen ist - innerhalb von sechs Monaten über 150.000 Flugpassagiere. Der Flughafen wird angenommen.“

Eine neue Studie belegt: Anders als bei vielen Regionalflughäfen in NRW könnte der Ausbau hier Sinn machen durch die Nähe zum Rhein-Ruhr-Flughafen Düsseldorf.

Aber Anwohner in den umliegenden Gemeinden Viersen oder Tönisvorst wehren sich gegen die Lärmbelastigung in der möglichen Anflugschneise.

Hans-Joachim Berndt von der örtlichen Fluglärminitiative hat sich die Pläne zur Startbahnverlängerung genau angeschaut. Er befürchtet Schlimmes:

Bericht:
Alexander Roettig



Moderation:
Thomas Görlitzer



*Hans-Joachim Berndt,
Bürgerverein Tönisvorst gegen Fluglärm:*

*„Dann werden diese Flugzeuge Süchteln oder Vorst in 300 Metern Höhe überfliegen und vorher die Orte Anrath und Neersen in 100 Metern Höhe. Das heißt: Diese Region wird übermäßig stark belastet durch diesen Flughafen.“ *)*

Immer wieder hat es deswegen Proteste gegeben – zuletzt im September. Auch der Regionalrat der Düsseldorfer Bezirksregierung stimmte gegen die Pläne.

Doch Düsseldorf und Mönchengladbach wollen weiter Druck machen.

Norbert Bude, SPD - Oberbürgermeister Mönchengladbach:

„Wir müssen den einen oder anderen Kollegen aus den weiteren Regionen noch davon überzeugen, dass dieser Flughafen eine Chance verdient hat für die Region am linken Niederrhein. Ich glaube sehr, dass in der zweiten Rund wir das Ergebnis in der Tat in ein positives umwandeln können.“

Die Landesregierung hat sich noch nicht festgelegt, ob sie den Ausbau in Mönchengladbach unterstützt. Zwar spricht wirtschaftlich vieles dafür. Doch auch die Argumente der Gegner sind ernst zu nehmen. Anwohner des Düsseldorfer Flughafens werden das bestätigen.

*)
Dieser Satz alleine gibt keinen Sinn. Im Originalbeitrag wurde sinngemäß weiter ausgeführt:
„Die Flugzeuge werden in Höhe der Linie Vorst/Süchteln sich unterhalb von Modru 5T einreihen müssen, um über Tönisvorst/Krefeld/Kempfen das Funkfeuer Heinsberg zu erreichen. Es handelt sich bei der Verlagerung des Flugbetriebes von Düsseldorf nach Mönchengladbach folglich um eine indirekte Erweiterung der Stundeneckwerte für den Düsseldorfer Flughafen. Ein Ausweichflughafen wäre ohne tief greifende Belastung der Bevölkerung mit dem von Weeze gegeben.“



**)

Das ist der Forschungsbericht, auf den sich die Oberbürgermeister der Städte Düsseldorf und Mönchengladbach beziehen:

The image shows the cover of a research report from Deutsche Bank Research. The title is 'Ausbau von Regionalflughäfen: Fehlallokation von Ressourcen' (Expansion of Regional Airports: Misallocation of Resources), dated 3. November 2005. The cover includes the Deutsche Bank Research logo and a list of authors: Dirk Westmann, Jan Vollbrecht, Hans-Joachim Frank, and Sabine Berger. It also lists contact information for Deutsche Bank Research in Frankfurt am Main, Germany, including a website, email, and phone number. The report's content is summarized in three bullet points: 1. 'Regionalflughäfen fehlt kritische Größe zum Erfolg' (Regional airports lack critical size for success), 2. 'Regionalflughafen ausbau verschlingt Subventionen' (Regional airport expansion consumes subsidies), and 3. 'Überkapazitäten bei Flughäfen' (Overcapacity at airports).

Der Hinweis auf Mönchengladbach (Seite 5) bezieht sich auf den gegenwärtigen Zustand des Flughafens. Das Gesamturteil über den Ausbau von Regionalflughäfen – s. nebenstehendes Fazit – ist vernichtend.

Die Privatfinanzierung kann zwar die Entlastung des Steuerzahlers herbeiführen, nicht jedoch die Tatsache, dass ein Großflughafen Mönchengladbach unsinnig ist.

Der vollständige Bericht von Deutsche Bank Research kann über **Presse 03.11.2005 DBR pdf** abgerufen werden.

Fazit (auf Seite 10 des Berichtes)

Der geplante Ausbau der meisten Regionalflughäfen bedeutet eine Verschwendung von knappen öffentlichen Mitteln, die dringend für andere Infrastrukturprojekte benötigt werden. Nur einige wenige Regionalflughäfen lassen sich wirtschaftlich betreiben. Die meisten von ihnen bieten kein Entlastungspotenzial für größere Flughäfen, erreichen nicht die kritische Größe, karnibalisieren sich gegenseitig und betreiben zudem einen Subventionswettbewerb. Zudem besteht oft eine Abhängigkeit von einem einzigen LCC. Die zu Verkehrsflughäfen ausgebauten Regionalflughäfen stellen in erster Linie Prestigeobjekte für „Regionalfürsten“ dar. Der Ausbau von unwirtschaftlichen, von der öffentlichen Hand finanzierten Regionalflughäfen führt zu Kapitalvernichtung, z.T. zu Subventionen an ausländische LCC durch den Steuerzahler und Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten von traditionellen Airlines und größeren, ganz oder teilweise privat finanzierten Flughäfen. Schließlich ist der Neu- und Ausbau von Regionalflughäfen aus verkehrspolitischer Sicht nicht erforderlich, da in Deutschland bereits genügend Flughäfen existieren, von denen die wenigsten unter Engpässen leiden. Wichtiger wäre es, die bestehenden Engpässe bei stark frequentierten Flughäfen zu beseitigen. Ursache für die Fehlentwicklung sind regionalpolitische Interessen und ineffiziente Allokationsmechanismen in öffentlichen Haushalten. Eine vernünftige Ordnungspolitik kann Abhilfe schaffen. Zum einen überwindet eine Verlagerung der Entscheidungskompetenz auf die Bundesebene regionale Egoismen. Zum anderen löst Privatisierung die Effizienzprobleme. Bei einer Privatfinanzierung von Neuinvestitionen und Privatbetrieb bestehender Infrastruktur rücken die wirtschaftlichen Erfolgsaussichten eines Flughafens stärker in den Fokus. Insbesondere gehen dann eventuelle Verluste nicht zu Lasten der Steuerzahler.