

Airport im Aufwind

Regionalflyghafen Weeze ist ein wirtschaftlicher Musterknabe.

Weeze – auf der einen Seite eine Kleinstadt nahe der niederländischen Grenze mit typisch niederrheinischen Backsteinbauten. Weeze – auf der anderen Seite eine Stadt mit einem der wichtigsten Flughäfen in Nordrhein-Westfalen, der mit über 1.000 Arbeitnehmern am Standort eine der größten Arbeitsstätten im Kreis Kleve ist. Welche Zukunft hat dieses „dualle System“?

Natürlich werden noch in 50 Jahren Weiden in den Niersauen wachsen und Schlösser wie Wissen schöne Fotomotive abgeben. Aber was ist dann mit dem Flughafen? Es gibt nicht wenige Zeitgenossen, die den Airport (seit jeher) mit Argusaugen betrachten, weil sie ihm falsche Etiketten wie „wettbewerbsunfähig“ oder „subventionsabhängig“ anpappen. Doch mit diesen Vorurteilen lässt sich schnell aufräumen.

Weeze ist zwar sicherlich nicht das Drehkreuz internationaler Fluggesellschaften, aber nicht von ungefähr ein wichtiger Standort für den Low-cost-carrier „Ryanair“. So wie der irische Branchenriese „tickt“ auch die Flughafengesellschaft: immer die Kosten im Griff haben. Da macht in NRW den Weezern niemand etwas vor – wie auch jüngst der Bund für Umwelt und Naturschutz in Deutschland (BUND) konstatieren musste.

Die Aufwendungen pro Passagier sind mit fünf Euro halb so hoch wie an allen anderen NRW-Flughäfen und seit Jahren die niedrigsten. Entsprechend erzielt die Flughafengesellschaft jährliche Überschüsse – zuletzt 2014 in Höhe von rund 600.000 Euro bei 1,8 Millionen Passagieren. Flughafenchef Ludger van Bebber: „2015 haben wir unser Passagieraufkommen leicht auf 1,9 Millionen Passagiere und unseren Jahresüberschuss deutlich auf über eine Million Euro gesteigert.“ Mit ihren Millionenverlusten fliegen Dortmund, Münster und Paderborn weit hinterher. Insofern zählt Weeze (neben Düsseldorf und Köln) zu den Top 3 Flughäfen in Nordrhein-Westfalen.

Wie schafft Weeze das? Laut van Bebber sind es die einfachen kaufmännischen Regeln: „Wir investieren sehr vorsichtig, letztlich müssen ja alle Investitionen wieder über die Abschreibung zurückverdient werden. Wenn z.B. unsere Start- und Landebahn in einem vier Meter breiten

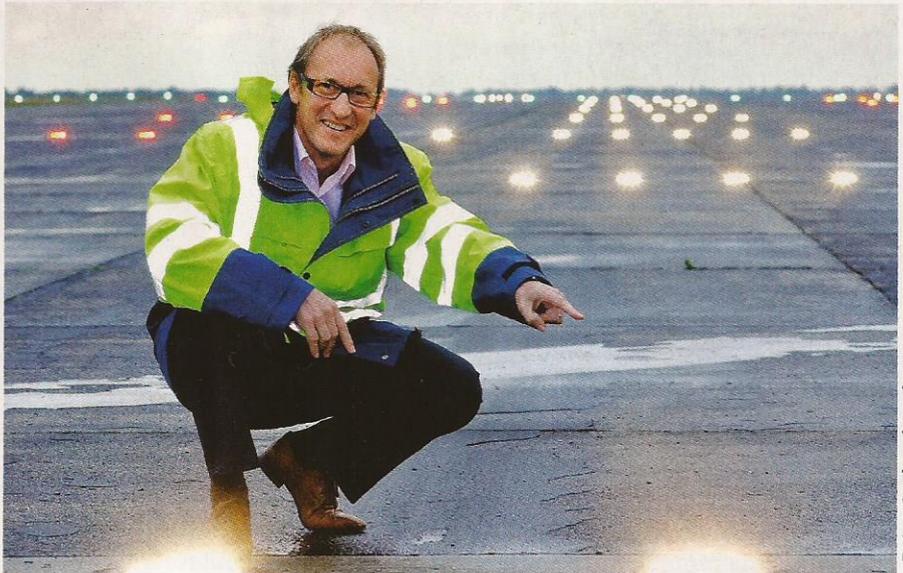


Foto: Gerhard Seybert

Behutsame Investitionen gehören laut Flughafenchef Ludger van Bebber zum Erfolgsrezept.

Bereich sanierungsbedürftig ist, dann sanieren wir auch nur diese vier Meter und nicht die ganze Breite von 45 Metern. Im ersten Fall gibt man eine Million Euro aus, im zweiten Fall das Zehnfache. Oder wir kaufen gut erhaltene gebrauchte Feuerwehrfahrzeuge zu einem Bruchteil des Neupreises. Ganz wichtig sind natürlich auch flache Hierarchien, damit der ‚Wasserkopf‘ überschaubar bleibt und schnelle Entscheidungen gefällt werden können. Die Qualität leidet darunter sicher nicht, ganz im Gegenteil. Wir waren in dieser Sommersaison in sechs von sieben Monaten der pünktlichste Flughafen Deutschlands.“

Wie andere NRW-Flughäfen hat auch Weeze Zuwendungen aus Landesmitteln erhalten. Der Niederrhein-Airport hat dabei mit rund 3,7 Millionen Euro ähnlich hohe Subventionen zum Bau und Betrieb bekommen wie der zweitwichtigste Flughafen Köln/Bonn. Spitzenreiter in den letzten 30 Jahren war der Flughafen Münster/Osnabrück mit knapp 54 Millionen Euro. Flughafenchef van Bebber: „Die letzten Zuschüsse der öffentlichen Hand liegen inzwischen mehr als zehn Jahre zurück und waren im Gesamtvergleich zu den Aufbaukosten des Flughafens von nahezu 100 Millionen Euro sehr gering.“ Nicht zu verwechseln mit den staatlichen Subventionen sind die vom Kreis Kleve gewährten Kredite, die beinahe ebenso lange zurückliegen wie die Zuwendungen. Inzwischen beläuft sich der Schul-

denberg auf etwa 34 Millionen Euro. Der Kredit wird im laufenden Jahr fällig. Doch angesichts des historisch niedrigen Zinsniveaus, so van Bebber, „werden wir sicherlich erneut eine betriebswirtschaftliche Lösung ohne Subventionen finden.“ Subventionsfrei, mit einer in Deutschland einmaligen Kostenstruktur arbeitend und ausgestattet mit jeder Menge freier Kapazitäten müsste Weeze in einem seit langem von NRW-Verkehrsmminister Michael Groschek versprochenen Luftverkehrskonzept eine gewichtige Rolle spielen. Weeze kann z.B. Düsseldorfs zusätzlichen Bedarf an Kapazitäten, gegen den die Anwohner des dortigen Flughafens Sturm laufen würden, quasi als „dritte Startbahn“ locker abdecken. Der Flughafen am Niederrhein hat schon jetzt Kapazitäten für drei Millionen Passagiere und könnte mit wenigen Terminalerweiterungen das Doppelte abwickeln. Van Bebber: „Weeze ist eine riesige Chance, die Kapazitätsprobleme in NRW in den Griff zu bekommen. In der Nachbarschaft des Düsseldorfer Flughafens sind knapp 19.000 Wohnungen durch Fluglärm belastet. In Weeze nur 13.“ Die Zeit ist also überreif, um zu einem vernünftigen, arbeitsteiligen Neben- und Miteinander der NRW-Flughäfen und damit zu einem effizienten Flughafenetz zu kommen. c1

Mehr Informationen

Zusätzliche Informationen zu diesem Artikel finden Sie unter www.steuerzahler-nrw.de.