



Ausbau von Enschede (NL) für den Passagierverkehr

Die niederländische Regierung hat entschieden, den ehemaligen Militärflugplatz Enschede für den Passagierverkehr auszubauen. Prompt erhebt sich Protest rund um den Flughafen Düsseldorf, dies sei wettbewerbsverzerrend. Die Bürger gegen Fluglärm und der Förderkreis Holzbüttgen rufen in Erinnerung:

1. Es ist der Düsseldorfer Flughafen, der trotz seiner stadtnahen Lage mit 860.000 Fluglärm und Millionen von Abgas-Betroffenen, jedwede Rücksichtnahme und jedwede Kooperation z.B. mit Köln/Bonn und/oder Weeze verweigert.
2. Es ist der Düsseldorfer Flughafen, der für den Bau des Sky-Trains über 70 Mio. € vom Landschaftsverband Rheinland erhielt. Der Haushaltstitel lautete: „Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“. Zu fragen bleibt, wie welche Verkehrsverhältnisse in Grevenbroich oder Kaarst verbessert wurden?
3. Es ist der Düsseldorfer Flughafen, der Millionen in den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach investieren wollte. Dies konnten die Bürger gegen Fluglärm mit ihren Verbündeten von Airpeace verhindern, da sich die Flugstrecken über Korschenbroich, Neuss-Grefrath und Tönisvorst gefährlich kreuzten, was sogar CDU-Ex-Minister Oliver Wittke einsehen musste.
4. Es ist der Düsseldorfer Flughafen, der partout keine ähnlich gelagerte Beteiligung am Flughafen Weeze eingehen wollte und will. Warum soll mit Weeze nicht gehen, was mit Mönchengladbach – vergeblich – geplant war? Der Flughafen Düsseldorf kann genauso wenig wie die abgewählte CDU/FDP-Landesregierung erklären, warum man nicht beizeiten die Weichen stellt?
5. Es ist der Düsseldorfer Flughafen, der die in den Niederlanden eingeführte Ticket-Abgabe genutzt hat, um über 1 Mio. niederländische Fluggäste abzuwerben. Nun lamentiert die deutsche Luftverkehrslobby und droht mit dem Abzug von Jets nach Holland und mit dem Verlust von angeblich 10.000 Arbeitsplätzen. Fakt ist, dass in Düsseldorf nur drei Bereiche wirklich gewachsen sind:
 - a) die Billigflieger, die inzwischen mehr als 1/3 des Gesamtverkehrs ausmachen. Ohne Air Berlin, TUIfly, Easyjet, Flybe, Norwegian usw. hätte der Flughafen weniger als die Hälfte seiner 16 Mio. Passagiere aus dem Jahr 2000, als es noch keine Billig-Airlines in DUS gab. Ob dies gut für die Jobs ist?
 - b) die Umsteiger am geträumten „Europa-Drehkreuz“. Diese nutzen nur dem Flughafen, nicht aber der Region, da die Jets anderswo stationiert sind.
 - c) Passagiere aus dem grenznahen Gebiet. Dass die Niederlande jetzt für diese ein weiteres Angebot machen, ist auf einmal „wettbewerbsverzerrend“.

Die Forderung nach „mehr Wettbewerb“ klingt offenbar immer nur dann gut, wenn dieser Wettbewerb, der durch wachswenige Nachtflugbeschränkungen, öffentliche Subventionen und vertragswidrige Ausbau-Genehmigungen verzerrt wird, der eigenen „heiligen Kuh“ hilft, gegen den nun einmal vorhandenen Schwund-Trend anzukämpfen. Wir fordern daher erneut:

- eine nachhaltige Luftverkehrskonzeption für ganz NRW, eingebettet in ein Gesamtverkehrskonzept, das Chancengleichheit aller Verkehrsträger garantiert und ökologischen UND ökonomischen Unfug wie z.B. 5.000 jährliche Flüge von DUS nach Frankfurt und retour verhindert.
- ein striktes NachtflugVERBOT in Düsseldorf, mindestens von 23:00 bis 6:00 Uhr als Grundlage eines neuen, rechtssicheren Vertrags, der dem Flughafen tagsüber Entwicklungschancen einräumt, die Anwohner aber nachts ruhig schlafen lässt.

Versäumnisse und fehlerhafte Politik lassen sich durch öffentliches Lamentieren nicht wettmachen. Die Gesundheit der Bürger ist das höchste Gut, weit vor unbewiesenen Jobargumenten und Pseudo-Forderungen nach „fairem Wettbewerb“. Diesen hat man durch Protektionismus und Zulassen gefährlicher und vertragswidriger Expansion längst verlassen. Nun über Wettbewerber zu schimpfen, ist lächerlich.