



## Zur IHK-Veranstaltung „Zukunftsperspektiven für das Next Generation Hub Düsseldorf Airport“

Alljährlich rührt die IHK, deren Vizepräsidentin Renate Kölbel mit Flughafen-Chef Christoph Blume verheiratet ist, mit viel Getöse die Werbetrommel für den Flughafen (aktuell unter <http://vstdbv3.ihk.de/vstdbv3/download?vstid=46114&dokid=18231>). Schon vorher ist leicht absehbar, was herauskommen und dann in den Medien verbreitet wird:

- **der Flughafen muss gestärkt werden, um konkurrenzfähig zu bleiben**
- **noch mehr Flugbewegungen müssen zugelassen werden, damit die „Jobmaschine“ weiter läuft**
- **jedwede Verschärfungen der Nachtflugbestimmungen sind zu unterlassen.**

Jedes Jahr das gleiche Spiel, die Politik soll unter Druck gesetzt werden, **aber die Fakten sprechen eine andere Sprache:**

1. Der Flughafen hat selbst und freiwillig den Angerlandvergleich abgeschlossen, um die „Ersatz“bahn bauen zu können. Der Vergleich ist „gültig, unkündbar und absichtlich nicht mit Anpassungsklauseln“ versehen (OVG Münster). Danach wären 115.000 Starts und Landungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten (gutachterlich bestätigte Einbahnkapazität, s. Genehmigung S. 66-69) und 37 Flugbewegungen pro Stunde erlaubt. Genehmigt sind hingegen 131.000 und bis zu 47 FB/h, **ein klarer Bruch des Vertrags**, der auch durch juristische Winkelzüge nicht besser wird. Jeder, der noch mehr fordert, ruft zum fortgesetzten Bruch geltenden Rechts auf.
2. Von DUS ist nahezu jeder Flughafen der Welt mit einmaligem Umsteigen erreichbar. Welche Verbindungen fehlen also der IHK noch? Der achte tägliche Flug nach Frankfurt? Oder die zehnte Verbindung nach Mallorca? Würde Air Berlin die innerdeutschen Flüge nach München oder Berlin ausdünnen, wenn die Flüge voll wären? Die „Umsteiger“ nutzen nur dem Flughafen, weil sie als Passagiere doppelt gezählt werden, insgesamt mit Hin- und Rückflug sogar vierfach. Unterstellt man einmal, dass viele der gezählten rund 20 Mio. Passagiere Mehrfachflieger sind, so ergibt sich schnell, dass es gerade einmal 5-6 Mio. PERSONEN sind, die den umjubelten Flughafen benutzen. Was ist die Wahrheit? Es werden Menschen aus den Niederlanden oder Westfalen mit Billigangeboten gelockt, die nur ab DUS fliegen, weil es ein paar Euro günstiger ist. DUS ist inzwischen der größte LOW-COST-Flughafen Deutschland's (Quelle: ADV Low-Cost-Monitor S. 12) !
3. Wie die Auswertungen der ADV-Daten zeigen –Vorsitzender des Flughafenverbandes ADV ist übrigens Christoph Blume, der Gatte von Frau Kölbel - führt die Bevorzugung des Flughafens Düsseldorf (die Vorgänger-Regierung von CDU+FDP genehmigte 65% mehr Nachtflüge!) zu Problemen bei den anderen NRW-Flughäfen. Nur das mit allen Mitteln bekämpfte Weeze wuchs, aber auch nur dank Ryanair. EasyJet, noch 2005 beschimpft, heuerte zwischenzeitlich in DUS an, die Flughäfen Dortmund und Paderborn dümpeln vor sich hin und mit Köln/Bonn liefert sich der Flughafen Düsseldorf ein unsinniges Wettrennen um den letzten Billigflieger. „Wettbewerb belebt das Geschäft“ sagen die Claqueure, aber sicherlich nicht, wenn er mit unlauteren Mitteln wie Lohndumping, immer schlechteren Arbeitszeiten, zu knapp geplanten Umläufen incl.

angeblich ausnahmsweiser Nacht-Verspätungen, kurzfristig umgelegten oder ausfallenden Flügen, Subventionerschleichungen, sog. „Marketing-Zuschüssen“ (siehe die Air Berlin-Erpressung von Kärnten) und rücksichtslosem Umwelt-Dumping einhergeht.

4. Viele der zwangsweise bei der IHK organisierten Firmen wollen das nervige und plumpe Getrommel der IHK nicht mehr, da auch ihre Mitarbeiter unter den andauernden Störungen der versprochenen Nachtruhe leiden. Ohne dass diese endlich an mind. 300 Tagen umgesetzt wird, wird es keinen Frieden geben.

