

Bericht · Es ist selten, aber wahr: Der Flughafen Düsseldorf gehört zu 50 Prozent privaten Investoren und zu 50 Prozent der Stadt. Deshalb ist ein Vertreter der Stadt im Wechsel mit den privaten Anteilseignern Vorsitzender des Aufsichtsrats. Und sein Segen ist gleichzeitig sein Fluch: Der Airport liegt als Stadtflughafen mitten in der City, genauer: im Stadtbezirk 05, der unter Lärm und Kerosinbelastungen am meisten zu leiden hat. *[Lesezeit ca. 3 min]*

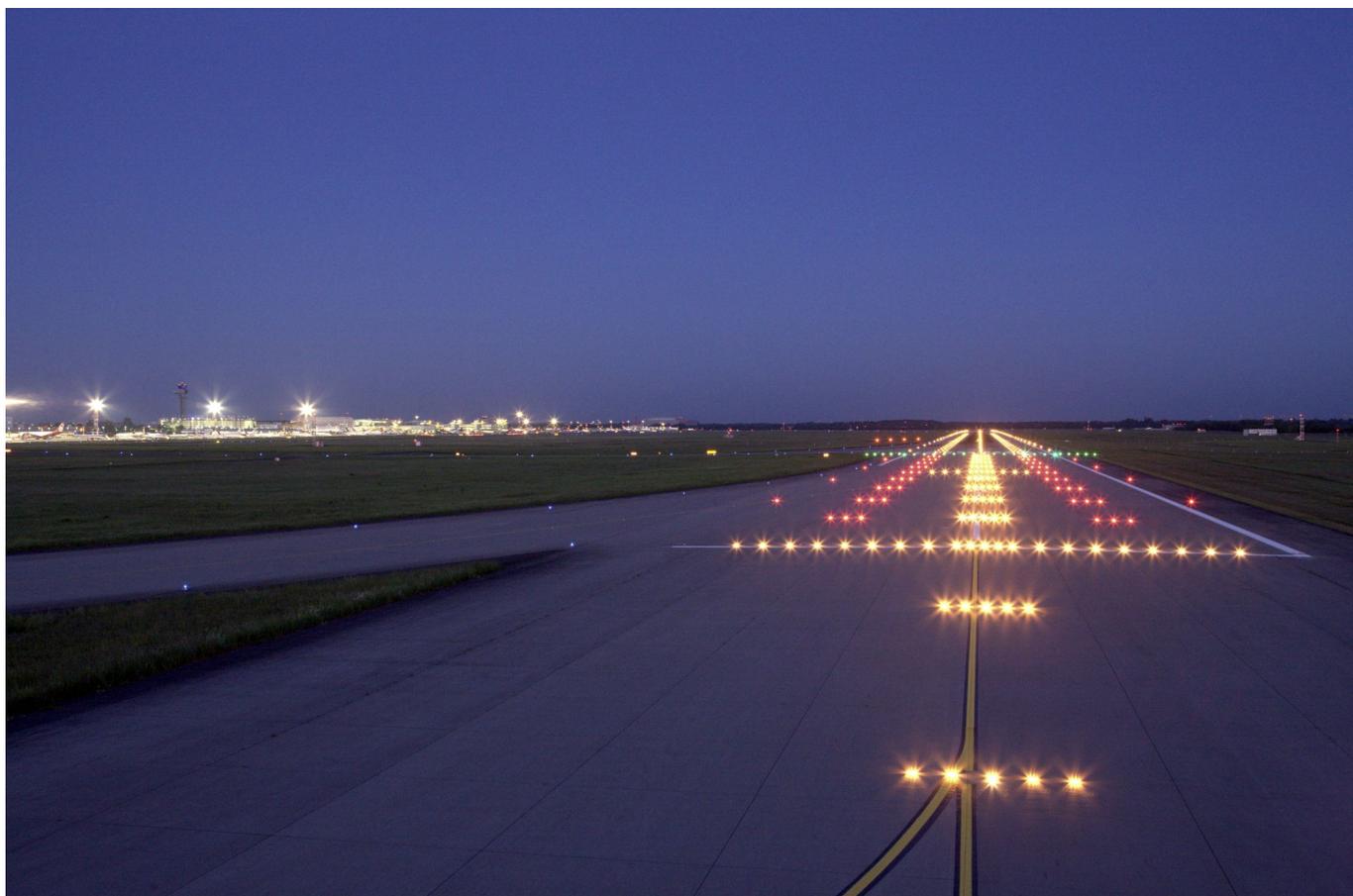


Na, schon gespannt auf den Beitrag? Nach einer kurzen Werbeunterbrechung geht's weiter. Denn The Düsseldorf versteckt sich nicht hinter einer Paywall. Alles, was du hier findest, ist gratis, also frei wie Freibier. Wenn dir aber gefällt, was du liest, dann kannst du uns finanziell unterstützen. Durch ein **Abo** oder den Kauf einer **einmaligen Lesebeteiligung** Wir würden uns sehr freuen.

Und die Zukunft des Flughafens ist ungewiss, denn der Rat der Stadt hat am 18. November 2021 den Konsortialvertrag mit den privaten Anteilseignern gekündigt. Nun muss ein Investor gefunden werden, der die Weichen des größten Arbeitgebers und Wirtschaftsfaktors in der Region für die Zukunft stellen kann. Außerdem fordern Stefan Golißa (CDU), Bezirksbürgermeister der BV 5, und sein Stellvertreter Jürgen Gocht (Bündnis 90/Grüne) eine klare Miteinbeziehung durch die Flughafenverwaltung in ihre Entscheidungsfindungen. „Es kann nicht wahr sein, dass der Flughafen mitten in unserem Stadtbezirk liegt und wir nicht an Entscheidungen beteiligt sind,“ betonten Golißa und Gocht.

Warum hat der Flughafen Düsseldorf private Anteilseigner?

1996 gab es am Flughafen Düsseldorf ein schreckliches Brandunglück. Um den Flughafen wieder aufzubauen, brauchte es Finanzmittel, die das Land NRW nicht hatte. Somit hat das Land seine Anteile an private Investoren verkauft, um liquide zu sein. Und wegen Corona ist der Flughafen erneut in eine finanzielle Schieflage geraten. Nur staatliche Mittel in Höhe von etwa 62 Millionen Euro von Bund und Land und dem Landeskredit „Corona Infrastruktur“ von etwa 250 Millionen Euro konnten seine Liquidität sichern. Auflagen waren an diese Kredite nicht gebunden, weder zum Erhalt der Arbeitsplätze – größte Arbeitgeber in der Region – noch zum Aufbau eines nachhaltigen Flughafenbetriebes. Dem Vernehmen nach denkt auch die Stadt über den Verkauf von Flughafenanteilen nach.



Landebahn in der Dämmerung (Symbolfoto: Flughafen Düsseldorf)

Was fordert die BV5?

Die Aussagen von Stefan Golißa und Jürgen Gocht sind klar. Sie wollen in die Entscheidungen des Flughafens maßgeblich mit eingebunden sein. Hierbei geht es um die Verkehrsinfrastruktur – der moderne Fernbahnhof kommt in der Streckenplanung der DB gar nicht vor –, um den Anwohnerschutz – die letzten Lärmschutzfenster stammen von vor 45 Jahren – Lärmschutz wird nicht außen, sondern innen angebracht, wenn überhaupt, was die Wohnqualität stark beeinträchtigt. Beide verweisen auf die Beispiele der Flughäfen in Stuttgart oder München, die auf dem Weg sind, klimaneutral zu werden. Das beginnt bei dem Aufbau von Tankstellen für E-Autos und geht weiter bei der Art und Weise, ob und wie Personal entlassen wird. Düsseldorf hat ein Drittel seiner Belegschaft wegen Corona entlassen, in Stuttgart wurde nachhaltig restrukturiert. „Jedes Unternehmen hätte seine Mitarbeiter in Kurzarbeit schicken und nicht entlassen sollen“, betonen Golißa und Gocht.

Und auch das Immobilienmanagement des Flughafens wird kritisiert. Die Frage nach dem Profit kommt hier auf. Das Eigentum dürfe nicht einfach verscherbelt werden, um kurzfristige Liquidität zu erreichen. „Wir fordern, dass der Flughafen sich wirtschaftsträchtig und langfristig und nachhaltig aufstellt. Wir fordern ein Neudenken des Flughafens, gerade jetzt, wo der Konsortialvertrag mit den Privaten gekündigt ist. Wir müssen jetzt auch in die Klimadiskussion einsteigen. Und der neue Konsortialvertrag sollte ohne die alten Fehler abgeschlossen werden,“ da sind sich Stefan Goliša und Jürgen Gocht einig. „Der Personalabbau des Flughafens ist unverantwortlich,“ schiebt Gocht noch hinterher. Jedes gute Unternehmen behalte seine Leute. „Nun gilt es, Chancen zu nutzen, sich neu aufzustellen und mit allen Themen rund um den Flughafen zukunftsfähig zu werden,“ schließt Goliša.