



# Weeze wächst weiter

DAS TERMINAL entstand 2001 durch den Umbau einer ehemaligen Tornado-Wartungshalle. Es verfügt über 13 000 Quadratmeter Nutzfläche und fünf Gates.

## KONVERSIONSPROJEKT UNTER PRIVATER FÜHRUNG

**Dank eines „doppelten“ Heimatmarktes und der expandierenden Ryanair will der grenznahe Airport Weeze am Niederrhein schon in diesem Jahr schwarze Betriebszahlen schreiben.**

Die Anfahrt zum Airport Weeze, rund 70 Kilometer nordwestlich von Düsseldorf nahe der Autobahn A57 gelegen, beginnt als eine Reise in die Vergangenheit: Wie zu Zeiten der einstigen britischen Atombomberbasis „RAF Laarbruch“, so der militärische Name Weezes, durchfährt man deren ehemalige Fliegerhorstpforte, passiert den verwaisten „NAAF“-Militärladen und folgt der Straße, die sich entlang grün gestrichener Militärbaracken und flächendeckender Parkverbotszonen durch einen parkartigen Wald schlängelt. Dann lichtet sich der Bewuchs und

Weezes ungewöhnlich großes, modernes Terminalgebäude fällt ins Auge. „Die Briten hatten den sportlichen Ehrgeiz, alles intakt zu übergeben“, staunt der deutsche Flughafengeschäftsführer Ludger van Bebber noch heute. „Die haben noch bis zum letzten Tag im November 1999 Reparaturen ausgeführt“, unterscheidet der studierte Wirtschaftsingenieur und Maschinenbauer sein 620 Hektar großes Flughafengelände von den russischen Hinterlassenschaften in Ostdeutschland, die er aus eigener Erfahrung aus Leipzigs Umland kennt. Allerdings geht es auch vereinzelte Altlasten am Nie-

derrhein. „Wenn sie sich eine beliebige Lkw-Dieseltankstelle aus den fünfziger Jahren nehmen und sich deren Umfeld nach heutigen Umweltgesichtspunkten anschauen, ist der Boden immer kontaminiert.“

Altlasten gibt es in Weeze aber auch im positiven Sinne: So entstand das gewaltige Terminalgebäude mit fünf Abflug-Gates und 16 Check-in-Schaltern aus einer umgebauten Tornado-Wartungshalle. Diese hat wiederum eine noch längere Vergangenheit und stand einst nördlich von Bremerhaven, um der Deutschen Kriegsmarine im Zweiten Weltkrieg als U-Boot-Halle zu dienen. Die Briten beschlagnahmten das damals neuwertige Bauwerk als Reparationsleistung, zerlegten es und stellten es Anfang der fünfziger Jahre auf ihrem neuen Fliegerhorst Laarbruch als Hangar wieder auf. Einziger Nachteil heute: Das Terminal steht mit der schmalen Seite zum seitlich gelegenen Vorfeld.

Der seit 2001 neue Flughafeneigentümer, die „Flughafen Niederrhein GmbH“ unter Führung der niederländischen Bau- und Im-



OHNE RYANAIR ginge auf dem Flughafen Niederrhein nichts. Der irische Billiganbieter befördert mit weitem Abstand die meisten Passagiere. Ende 2008 sollen rund 1000 Menschen auf dem Flughafen arbeiten, mehr als zu Zeiten der Royal Air Force in Laarbruch.



FOTOS: STÖNKE



## Flughäfen

**NUR EIN FÜNFTEL** der Passagiere kommen aus dem unmittelbaren Flughafenumfeld. 40 Prozent der Fluggäste kommen aus den Niederlanden, 40 Prozent aus ganz Deutschland.



web [www.airport-weeze.de](http://www.airport-weeze.de)

mobiliengruppe Marigot Holding, investiert zwölf Millionen Euro in eine neue Fassade und den Innenausbau und erhält ein Gebäude mit rund 13.000 Quadratmetern Nutzfläche, das bis zu 2,5 Millionen Passagiere pro Jahr abfertigen kann.

„In der Welt des Lowcost-Flugverkehrs müssen sie die Halle voll machen, wenn es funktionieren soll“, gibt sich Flughafendirektor van Bebber keinen Illusionen hin. „Das alte Konzept des Regionalflughafens mit nur einer halben Million Passagiere pro Jahr funktioniert heute nicht mehr.“ Das Nischengeschäft werde immer schwieriger, da Billigairlines mit größerem Fluggerät die einstigen Regionalflugzeuge verdrängen: „Wo einst 60, 70 Passagiere für 300 Euro pro Returnticket flogen, reisen nun 140 Passagiere für 100 Euro.“ Als Beispiel nennt van Bebber die Route vom benachbarten Münster nach München, wo der Verkehr boome, seitdem die dba (heute Air Berlin) die Strecke auf die größere Boeing 737 umstellte. „Die fliegen bis zu zehnmal täglich und hatten letztes Jahr 350.000 Passagiere auf der Route“, erkennt van Bebber neidlos an.

Nach rasantem Wachstum von 146 Prozent im ersten Halbjahr 2008, dem deutschen Rekordwert, erwartet Weeze im Gesamtjahr 2008 mindestens 1,5 Millionen Passagiere. Allerdings befördert die bei Flughafenentgelten bekannt knauserige Ryanair deren Großteil. Bleibt da überhaupt etwas hängen? „Als Flughäfen müssen sie ihre Erträge heute ausschließlich aus dem Non-Avi-

ation-Bereich erschließen“, entgegnet der Flughafendirektor kategorisch. Auch wenn er bei der Sicherheit keinerlei Kompromisse mache, räumt er ein: „Wir versuchen, viele Dinge investitionsarm zu regeln.“ Was nütze ihm eine vielleicht wünschenswerte, aber zu teure Anschaffung, die durch zu hohe Kosten auf Dauer die Rentabilität seines Unternehmens verhindere?

### Schlanke Personalstruktur ist ein Schlüssel zum Erfolg des Airports

Auf einem Blatt Papier rechnet er spontan als Beispiel vor, wie man bei 10.000 Flugbewegungen und 1,5 Millionen Passagieren pro Jahr alleine mit Passagiergebühren zwischen acht und zehn Euro pro Gast überleben könne, ohne dass eine Fluggesellschaft überhaupt noch Gebühren entrichte. „Das funktioniert, wenn sie gut sind“, beschwört van Bebber und blickt aus dem Flughafenrestaurant in die Terminalhalle und über das Vorfeld, wo gerade eine Boeing 737-800 der Ryanair abgefertigt und betankt wird: „Sie sehen hier unter den Beschäftigten, außer mir und dem Marketing-Manager, keinen einzigen, der direkt beim Flughafen arbeitet. In der ganzen Halle nicht und auf dem gesamten Vorfeld nicht.“

Nur der Verkehrsleiter, „Eigensicherungskräfte“ an der Monitorwand zur Sicherheitsüberwachung und 36 Profi-Flughafenfeuerwehrlöcher gehören noch direkt zur Belegschaft. Die anderen Beschäftigten arbeiten

bei Fremdfirmen. „Früher hatte so ein Flughafen 200 bis 300 Mitarbeiter“, vergleicht van Bebber, „heute sollte man tunlichst unter 100 liegen, mit einem hohen Maß an Outsourcing.“ Über 700 Arbeitskräfte arbeiten heute am Airport Weeze, darunter beim Flugzeugabfertiger Serve2fly Heico Losch Airport Service GmbH, bei Rheinland Air Service und LSG SkyChefs, die hier Ryanair mit Bordessen versorgt. Die Arbeitsplätze sind schon fast doppelt so viele, wie die 400 Zivilbeschäftigten zu britischen Zeiten. Ende 2008 sollen es 1000 Beschäftigte sein. Darunter sind auch zuvor arbeitslose Jugendliche aus einem Berufsförderungsprogramm, die sich zum Flugzeugabfertiger umschulen lassen.

Bei den professionellen Standards leistet sich Weeze keinerlei Schwachpunkte: Die von Ryanair kategorisch geforderten 25 Minuten Umkehrzeit schaffen die straff organisierten Abfertiger ohne weiteres. Nur selten sind mehr als zwei der neun Vorfeldpositionen für große Verkehrsflugzeuge gleichzeitig belegt, da die Jets sofort wieder zum nächsten Flug starten.

Der Billigflugverkehr findet hauptsächlich in drei Wellen statt, morgens, mittags und abends. Deren Taler versucht Flughafendirektor van Bebber nun mit zusätzlichen Kunden, vor allem aus dem Ferienfluggeschäft, aufzufüllen. Neben der dominierenden Ryanair hat Weeze bereits Sky Airlines, Hamburg International, Correndon Airlines, Sun Express, Transavia und, seit neuestem, Wel-

## Airport Weeze

### Eigentümer der Flughafen

#### Niederrhein GmbH:

99,93 Prozent Airport Niederrhein Holding GmbH, an der die Marigot Holding wiederum 99,88 Prozent der Anteile hält. Außerdem:

0,04 Prozent: Kreis Kleve  
und 0,03 Prozent: Gemeinde Weeze

IATA-Code: NRN

ICAO-Code: EDLV

Flughafenareal: 620 Hektar

Startbahn 27/09: Länge 2440 Meter

mit jeweils 275 m Stopfflächen,

zwei Parallelrollbahnen

Instrumentenlandesystem: Kategorie IIIB

Terminalnahe Vorfeldpositionen: 9

Terminal-Grundmaße: 130 x 50 Meter

Kapazität: 2,5 Mio. Passagiere

Passagierparkplätze: 4000

Zubringerbusse nach Amsterdam, Arnheim, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Goch, Kevelaer, Köln, Moers, Nimwegen, Utrecht, Venlo, Weeze und zu den nahe gelegenen Bahnhöfen Kevelaer und Weeze



JAGGER ONE ist ein Flugzeugschlepper (o.), den der Rolling-Stones-Boss eigenhändig signierte. Ryanair hat sechs Boeing 737-800 in Weeze stationiert.

come Air aus Innsbruck an Land gezogen. Im Luftfrachtbereich versucht sich Sky Wings Cargo Airlines mit Expressfrachtdiensten. Außerdem werden größere Business Jets abgefertigt. Eine dreistrahlige Falcon 900 ist sogar in Weeze stationiert. Für richtig schwere Interkontinentaler wäre die 2440 Meter lange Piste zu kurz, aber es gibt auch keine Nachtflugerlaubnis.

Die Betriebszeiten in Weeze reichen bisher von fünf Uhr morgens bis Mitternacht, sofern Start oder Landung, hier sogar mit neu installiertem CAT-3B-Instrumentenlandesystem, über den Osten, also über deutsches Gebiet erfolgen. Die westlichen Flughafenanrainer wohnen bereits in den Niederlanden und haben dort jeweils eine Stunde kürzere Betriebszeiten ertritten.

Dafür sind die nahen Niederlande aber auch der zweite Heimatmarkt des grenznahen Flughafens. Jeweils 17 Millionen Menschen auf beiden Seiten der Grenze rechnet der Flughafen zu seinem Einzugsgebiet. Die Mehrzahl der Autos auf den Flughafenparkplätzen scheint gelbe, niederländische Kennzeichen zu haben, vereinzelt sieht man neben den zweithäufigsten, deutschen auch rote, also belgische Nummernschilder.

„Die Niederländer sind ein Reisevolk“, hält Flughafendirektor van Bebber fest. Die Hemmschwelle über die Grenze zu gehen, liege für die Niederländer wesentlich niedriger als umgekehrt für die Deutschen.

Den größten Schub erhielt Weeze jüngst jedoch aus dem Nachbarland, weil dort seit

Neuestem eine happige Ökosteuer auf Flugtickets erhoben werde: 11,25 Euro für Flüge bis 2500 Kilometer Entfernung und 45 Euro darüber. Nach heftigen Protesten wurden nur Antalya und die Kanaren hiervon wieder ausgenommen. Van Bebber erläutert, das im Sommer fast jeden Abend die niederländischen Fernsehnachrichten groß über das Streitthema Ökosteuer berichtet hätten. „Und dann waren wir immer das Beispiel, wohin man ausweichen kann“, freut sich van Bebber über die kostenlose Dauerwerbung.

### Ökosteuer in Holland bringt Passagiere nach Weeze

Ein knappes Fünftel der Passagiere in Weeze stammt aus dem direkten Flughafenumfeld. Der Rest verteilt sich zu gleichen Teilen auf Deutsche und Niederländer. Sie müssten auf dem Landweg per Pkw nach Amsterdam-Schiphol aus dem östlichen Holland unalkalischere Sias einrechnen und kämen so auf zwei bis drei Stunden Brutto-Anfahrzeit. Deshalb sei Weeze für viele eine direkte Alternative zum Drehkreis Amsterdam. Alleine Ryanair bietet ab ihrer Basis Weeze nicht weniger als 33 Ziele an, darunter ab Oktober sogar einen innerdeutschen Linienflug nach Berlin-Schönefeld.

Der neue Status „Basis“, also mit künftig sechs beheimateten Ryanair-Flugzeugen war 2007 für Weeze die Rettung, nachdem der einstige Homecarrier V-Bird seinen Flug-

betrieb, darunter attraktive Linien nach Berlin und München, wieder hatte einstellen müssen. „Für uns bedeutete das, dass wir 2005 wieder da anfangen konnten, wo wir 2003 gewesen waren“, erinnert sich van Bebber. Man sei damals gezielt auf Ryanair zugegangen, die gerade für den jetzigen Herbst ihre nächste Expansionswelle mit elf neuen Zielen in „Düsseldorf-Weeze“ ankündigt.

Mit 1,6 Millionen Gästen erwartet der Flughafendirektor in diesem Jahr erstmals eine deutlich „schwarze Null“ im Flugbetrieb. „Das zweite Thema sind dann komplett schwarze Zahlen“, erläutert van Bebber. „Wir brauchen dazu noch rund zwei Jahre.“ Eine Goldgrube sei Weeze damit noch nicht, denn ein Flughafen müssen ständig investieren. In der langfristigen Entwicklungsplanung existieren bereits allgemeine Konzepte für ein neues Terminal für vier Millionen Passagiere im Jahr an Stelle der alten Frachthalle und für Wartungshallen westlich davon. Nur 220 Hektar, ein Drittel seiner Fläche, braucht Weeze für den Flugbetrieb. Der Rest wird bereits für gewerbliche Nutzungen vermarktet. Vom Nena-Konzert und Techno-Festival, Landrover-Testfahrten und Auto-Präsentationen reicht das Spektrum über eine Stuntman-Schule bis zu klassischen Büros. Bei Erreichen der Schwelle von zwei bis drei Millionen Passagieren will der Flughafen seinen Gästen auch noch ungenannte „neue Freizeitangebote“, so van Bebber, unterbreiten. ■

SEBASTIAN STEINKE