

Der Kampf um Europas nächtliche Lufthoheit

Die Post-Fracht-Tochter DHL zieht von Brüssel nach Leipzig

Von unserem Korrespondenten
Detlef Drewes

Brüssel

Nachts kommen sie an. Bis zu fünf Maschinen pro Stunde, 30 bis 40 in der ganzen Nacht. Manche stehen keine Stunde, ehe sie wieder an den Start rollen. Doch die belgischen Medien sind sich sicher, dass es damit bald ein Ende haben könnte. Denn die Deutsche-Post-Tochter DHL, die am Brüsseler Flughafen Zaventem ihr europäisches Drehkreuz für Frachtverkehr unterhält, will umziehen. Der deutsche Flughafen Leipzig/Halle scheint das Rennen bereits gemacht zu haben.

Zwar gibt man sich auf Nachfrage im sächsischen Wirtschaftsministerium wortkarg: „Wir wissen nichts Neues.“ Und auch bei DHL heißt es offiziell: „Noch ist alles offen.“ In Brüssel aber ist man sich sicher, verloren zu haben. Damit würde ein Wirtschaftskrimi erster Rangordnung enden. Denn es geht um Millionen-Investitionen. DHL will für sein europäisches Drehkreuz rund 260 Millionen Euro investieren. Die Rede ist von bis zu 5000 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Derzeit sind in Brüssel 5000 Menschen für das Unternehmen der Deutschen Post tätig.

Das Problem aber ist der Lärm in der Nacht. DHL verlangt von seinem alten oder neuen Standort eine nahezu unbegrenzte Nachtflugmöglichkeit für die nächsten 30 Jahre. Brüssel hat schon jetzt damit Probleme. 25 000 Flugbewegungen sind in der Nacht erlaubt, 50 000 bräuchte man. Der Flughafen Zaventem liegt in Stadtnähe. Die Maschinen überfliegen ausgerechnet die Nobelvororte Tervuren oder Kraainem in geringer Höhe. Zwar gibt es eine dritte, quer liegende Start-und-Lande-Bahn. Die aber gilt als gefährlich. Außerdem hätten die Piloten Probleme, das königliche Schloss in Laken zu umrunden, das grundsätzlich nicht überflogen werden darf.

Leipzig dagegen gilt den DHL-Managern als nahezu idealer Standort: eine neue Piste wird bereits gebaut, Anschlüsse zu Autobahn und ICE sind gesichert, genügend Gelände für Neubauten steht zur Verfügung. Und: Leip-

zig/Halle hat kein Nachtflugverbot. Genau genommen hat DHL die Entscheidung sogar schon vorweggenommen, als sie bei der EU-Kommission 70,8 Millionen Euro Staatsbeihilfen für den Ausbau des sächsisch/sachsen-anhaltinischen Airports beantragte und bewilligt bekam.

Brüssels liberaler Regierungschef Guy Verhofstadt aber wollte sich nicht so leicht geschlagen geben und versucht nun schon seit Monaten, am bestehenden Nachtflugverbot herumzubasteln. Sein Verkehrsminister Bert Anciaux legt beinahe monatlich Vorschläge vor, die mal die eine, mal die andere Bevölkerungsseite auf die Palme bringt.

In Deutschland haben sich Bundeswirtschaftsminister Wolfgang Clement und Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe für Leipzig/Halle ausgesprochen. Lediglich der Bundes-

kanzler schweigt bisher, offenbar um kein Wahlkampfgeschenk für die unionsgeführte Regierung Milbradt zu verteilen. Post-Chef Klaus Zumwinkel sieht „die Dinge nach wie vor offen“, andere DHL-Manager aber sprechen bereits von festen Planungen für und

mit Leipzig, rühmen dessen Lage im Mittelpunkt eines gewachsenen Europa.

Im Hintergrund des Krachs aber tobt noch ein ganz anderer Krieg um Europas nächtliche Lufthoheit. Sozialdemokraten und Grüne dringen auf ein europaweites Nachtflugverbot, um die regionalen Unterschiede zwischen den Flughäfen auszugleichen. Dagegen kommen aus der EU-Kommission und von den Christdemokraten eher andere Töne: Sie wollen den Himmel auch in der Nacht zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens häufiger als bisher nutzen. Denn sie sehen, welche Probleme die großen Airports wie München, Frankfurt, Düsseldorf oder Berlin haben, neue lukrative Investoren an sich zu binden, wenn die als kleiner bezeichneten Flughäfen wie Hahn/Hunsrück, Nürnberg oder eben Leipzig/Halle rund um die Uhr fliegen dürfen.

Der Streit um die Zukunft der DHL darf noch bis Ende September toben. Aber das sind nur noch Schaufegechte, sagen Regionalpolitiker. Brüssel hat verloren.

EU: Den Himmel in der Nacht nutzen