

## Land/Region

## FLUGHAFEN KÖLN/BONN



Ein Flugzeugstart in der Dämmerung am Flughafen Köln/Bonn

BILD: HENNES

## Zwischen Hoffnung und Skepsis

Debatte um Nachtflugverbot für Passagierjets – Gutachten erntet nicht nur Zustimmung

VON JOHANNES SCHMITZ UND GÜNTHER M. WIEDEMANN

**Köln/Düsseldorf.** Das Gutachten der Landesregierung, das ein Verbot der Passagierflüge für Köln/Bonn für rechtlich möglich hält, ist auf unterschiedliche Reaktionen gestoßen.

„Das ist ein positives Zeichen, das ich gleichwohl mit Skepsis betrachte“, sagt Klaus Stich, der Vorsitzende der Fluglärmmmission Köln-Bonn. Er sei schon oft von Landesregierungen enttäuscht worden. Sollte das Nachtflugverbot kommen, wäre das für Stich „ein erster Schritt“. Denn die schlimmsten Krachmacher fänden sich unter den Frachtflugzeugen. Daher setzt Stich mehr Hoffnungen auf die Klagen von Städten wie Siegburg, Lohmar und Rösrath vor dem Oberverwaltungsgericht in Münster.

Hinter diesen Klagen steht auch Siegburgs Bürgermeister Franz

Huhn. Er sieht durch das Gutachten die Ausgangsposition der unter dem Fluglärm leidenden Gemeinden vor Gericht gestärkt. Der Vorstoß der Landesregierung fördere die Entwicklung, dass das Recht der Menschen auf Gesundheit mehr Gewicht bekomme.

„Längst überfällig“ findet Helmut Breidenbach, Vorsitzender der Lärmschutzgemeinschaft am Flughafen, ein Verbot für nächtlichen

### Wie ist Ihre Meinung?

**Schreiben:**  
Kölner Stadt-Anzeiger,  
50590 Köln

**Faxen:**  
0221/224-25 24

**Mailen:**  
ksta.leserbriefe@mds.de  
(Bitte alle Schreiben, Mails,  
Faxe und Online-Zusendungen  
mit kompletter Anschrift)

Passagierflüge. Bereits 1997 war das beschlossen, aber nie umgesetzt worden. „Es darf nicht sein, dass Zusagen für die Luftverkehrsseite gewährt werden, ohne dass die Zugeständnisse an die Lärmbetroffenen eingehalten werden“, sagt Breidenbach. Die Lärmschutzgemeinschaft hat im Jahr 2010 ebenfalls ein Gutachten vorgelegt, nach dem ein Nachtflugverbot für Passagierjets rechtlich möglich ist.

Das sieht man bei Germanwings anders. Pressesprecher Heinz-Joachim Schöttes: „Wir gehen davon aus, dass Verträge eingehalten werden.“ Es sei unsinnig, wenn alte, laute Frachtmaschinen nachts weiter ab Köln/Bonn starten, aber moderne und leise Jets nicht mehr landen dürften. Germanwings habe auf Basis der Rechtsgrundlage am Standort investiert. „Jedes Nachtflugverbot würde den Flughafen und die gesamte Wirtschaft zutiefst treffen.“ Diese Auffassung

vertritt Ulrich Soénus, Geschäftsführer der IHK zu Köln. Es mache keinen Sinn, den Flughafen einzuschränken. Vielmehr solle die Politik alles unternehmen, ihn zu fördern. Die Nachtfluggenehmigung sei „rechtlich einwandfrei“.

„Wir müssen das Gutachten zuerst mal prüfen“, sagt Jochen Ott, verkehrspolitischer Sprecher der SPD im Landtag. Es habe ihn „überrascht, von dem Gutachtens zuerst über die Zeitung erfahren zu haben“. Bei unterschiedlichen Rechtsauffassungen könne man nie vorhersagen, wie ein Streit vor Gericht ende. Seine Sorge sei, bleibe, dass der Eindruck entstehe, „dass das Nachtflugverbot morgen kommt, aber rechtlich nicht durchsetzbar ist“. Ott betont, im Koalitionsvertrag habe sich Rot-Grün dafür festgelegt, den Passagierflug zu reduzieren. Als Kölner Politiker bedauere er das in dieser Form, „weil ich eine europaweite Regelung bevorzuge“.

## Leuchtturmprojekt wird dreimal so teuer wie erwartet

**MUSEUM KÜPPERSMÜHLE** Die Schuldfrage ist in Duisburg so offen wie die der Finanzierung

VON DAMIAN ZIMMERMANN

**Duisburg/Köln.** Es sollte ein Leuchtturmprojekt mit internationaler Strahlkraft werden. Doch jetzt droht dem Erweiterungsbau für das Duisburger Museum Küppersmühle ein finanzielles Desaster, das die Stadt mitreißen könnte. 24 Millionen Euro waren geplant für den schlichten und zugleich spektakulären Kunst-Kubus, der in 36 Meter Höhe auf den alten Getreidesilos im Duisburger Hafen thronen soll.

Doch die Kosten wurden kontinuierlich nach oben korrigiert und sind nun auf 69 Millionen Euro gestiegen, was fast einer Verdreifachung entspricht. Der Stadtrat hat – verzweifelt – jüngst das Rechnungsprüfungsamt um eine Analyse der Kostenexplosion gebeten. Der Bau ist ein Entwurf der Basler Star-Architekten Herzog & de Meuron, von denen auch das charakteristische Nationalstadion in Peking stammt.

Doch die Bauherrin, die Gebag Duisburger Gemeinnützige Baugesellschaft AG, hat seit dem Spatenstich vor zwei Jahren mit Problemen zu kämpfen. Auf bereits bewilligte zehn Millionen von der EU musste sie verzichten, weil die Fertigstellung im Kulturhauptstadtjahr 2010 nicht eingehalten wurde. Wegen der veränderten Finanzierung kam es zu neuen Ausschreibungen und zu weiteren Verzögerungen. Außerdem befand sich der Stahlsilo in einem schlechten Zustand: Die Bausubstanz war marode, Decken mussten abgetragen und die Stabilisierung gewährleistet werden.

### Pfusch am Bau

Doch das ist nur die eine Seite. Viel schwerer wiegt der Pfusch am Bau, der auch die Staatsanwaltschaft beschäftigt. Die 1300 Tonnen schwere Stahlkonstruktion für den Kubus, der auf der Baustellen-Webcam betrachtet werden kann, ist ein Sanierungsfall – nahezu alle wichtigen Tragepunkte müssen erneuert werden. In einem Brief an die Gebag schreibt ein anonymes Leiharbeiter von unverantwortlichen Zuständen und dass er große Sorgen habe, „dass dieser Stahl ir-

gendwann abreißt und Menschen ums Leben kommen“. Die Frage steht noch im Raum, wer die Mehrkosten tragen soll. Die zuständige Firma Industrie- und Stahlbau Stadtlohn hat Insolvenz angemeldet. Sponsor Evonik hat seine Beteiligung auf 13 Millionen aufgestockt; das Sammlerpaar Ströher ist mit (aufgestockten) 30 Millionen Euro dabei.

Das Schreckgespenst ist nun die Ausstiegsklausel – die greift, sollte das Projekt mehr als 50 Millionen Euro kosten. Dann müsste die städtische Gebag (13 000 Wohnungen) einspringen – was desastriöse Auswirkungen haben dürfte. Das will man vermeiden. „Wir befinden uns noch in den Verhandlungen“, sagt Gebag-Vorstand Dietmar Cremer. Es gebe eine hohe Zustimmung der Sponsoren für das Projekt, und man hofft, dass das Land doch noch einspringt.

Ein unruhlicher Rekord nähert sich schon jetzt: Das neue Museum Küppersmühle könnte das teuerste der Welt werden – wenn man die Kosten auf die 2200 Quadratmeter des Erweiterungsbaus umrechnet. Es hat jährlich 35 000 Besucher – und das Potenzial, in der ersten Museen-Liga mitzuspielen.

### Die Sammlung Ströher

**Die Sammlung** der Wella-Erbin Sylvia Ströher und ihres Mannes Ulrich umfasst u.a. Arbeiten von Georg Baselitz, Joseph Beuys, Jörg Immendorff, Anselm Kiefer, Markus Lüpertz, A. R. Penck, Sigmar Polke, Gerhard Richter und Rosemarie Trockel.

**Rund 800 Arbeiten** mit dem Schwerpunkt informelle Malerei haben die Eheleute zusammengetragen, die Übernahme der Sammlung Hans Grothe im Jahr 2005 mit weiteren 700 Werken machte sie zu einer der wichtigsten Sammlungen deutscher Nachkriegskunst.

**Im Erweiterungsbau** soll die Sammlung in einem größeren Zusammenhang präsentiert werden. Derzeit können nur zehn Prozent gezeigt werden.

## „Das ist eine gute Arbeitsgrundlage“

NRW-Staatssekretär Becker ist zuversichtlich – und weiß, dass der Bund das letzte Wort hat

*Welche Chancen liegen in dem Gutachten für ein Nachtflugverbot für Passagierflüge?*

**HORST BECKER:** Es ist eine gute Arbeitsgrundlage für die Koalition, endlich das schon 1997 geplante Nachtflugverbot für Passagierflüge umzusetzen. Wir wissen nun, dass nicht nur der in der Betriebsgenehmigung für den Passagierflug ausgenommene Vertrauensschutz dafür eine Grundlage bildet, sondern auch Änderungen bei gesetzlichen und umweltrechtlichen Rahmenbedingungen, etwa durch das 2006 ergangene Bundesverwaltungsgerichtsurteil zum Flughafen Leipzig. Daher können wir nun die Fluglärmmmission, den Flughafen und die Fluggesellschaften offiziell zu unserem Vorhaben anhören.

*Wenn das Passagierflug-Nachtverbot für Köln/Bonn kommt, muss man dann nicht befürchten, dass die entstehenden Lücken im Flugplan durch lautere Frachtmaschinen gefüllt werden?*

**BECKER:** Nein. Schon heute be-

müht sich der Flughafen aktiv um Frachtfirmen und damit verbundene Nachtflüge. Dafür hat er durch die 2008 von Verkehrsminister Wittke (CDU) genehmigte Verlängerung der nächtlichen Frachtflüge auch eine Rechtsgrundlage, die wir nicht angreifen können und wollen. Nicht übersehen werden sollte, dass schon rund 35 Prozent der Nachtflüge Passagierflüge sind – übrigens entgegen der Versprechungen dem Flughafengeschäftsführers Herr Garvens auch Billigflüge!

*Die Bundesregierung will mit der Änderung des Luftverkehrsgesetzes „international wettbewerbsfähige Betriebszeiten“ herbeiführen. Bedeutet das nicht im Zweifel mehr Nachtflug?*

**BECKER:** Wenn die CDU/FDP-Koalition im Bund ihre Ankündigung aus dem Koalitionsvertrag umsetzte, wäre das in der Tat ein Rückschlag! Nach meiner Kenntnis stellt Berlin das aber zunächst zurück, um die letztinstanzlichen Urteile zum Nachtflug in Frank-

furt abzuwarten. Danach wird es spannend – und darauf ankommen, dass die Bürgerinitiativen, die Umweltverbände und die Bundesländer Druck machen, um eine Öffnung zu mehr Nachtflügen zu verhindern.

*Wer hat denn das letzte Wort beim Nachtflugverbot für Passagierflüge: der Bund oder das Land Nordrhein-Westfalen?*

**BECKER:** Nach den rechtlichen Grundlagen muss der Bund zustimmen – ihm legen wir nach der notwendigen Abwägung aller Argumente der zu Beteiligten unsere Entscheidung vor. Ich bin aber trotz allen anderslautenden Verlautbarungen aus dem Bundesverkehrsministerium direkt nach den rot-grünen Koalitionsvereinbarungen in NRW sicher, dass der Bund sich unsere Argumente sehr genau anschauen wird und nicht wieder so leichtfertig torpediert, wie das 1997 der Bundesverkehrsminister Wissmann von der CDU gemacht hat. Da muss dann auch der Bundesumweltminister und

NRW-CDU-Vorsitzende Norbert Röttgen Farbe bekennen. Schließlich kommt er aus dem Rhein-Sieg-Kreis, und die CDU dort vertritt die Forderung nach dem nächtlichen Passagierflugverbot.

*Sehen Sie ernstzunehmende Ansätze für eine Nachtruhe auf Flughäfen in der EU?*

**BECKER:** Ich sehe auf der EU-Ebene im politischen Bereich wenig Bewegung, aber umso mehr auf der Ebene des Europäischen Gerichtshofes. Ich verfolge dort mit hohem Interesse einige anstehende Entscheidungen, die zunehmend die Lärmbelastung stärker berücksichtigen.

Das Gespräch führte Johannes Schmitz



**Horst Becker,** (Grüne) aus Lohmar, Rhein-Sieg-Kreis, ist Staatssekretär im nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium.



Web-Cam-Foto: die Museumsbaustelle mit der Stahlkonstruktion



Computeranimation des Aufbaus

BILDER: HERZOG & DE MEURON