

Das Projekt „Landebahnverlängerung“

Antrag der Jusos zum Flughafen Braunschweig

5

Seit Jahren wird in Braunschweig diskutiert. Braucht der Braunschweiger Flughafen eine längere Landebahn? – Wem nutzt sie? – Wer bezahlt sie? – Kommen wir nicht ohne sie aus? Die Argumente pro und contra sind längst ausgetauscht und hinreichend bekannt. Die Zeit für eine Entscheidung ist da. Ein bloßes Ja oder Nein erscheint jedoch bei näherer Betrachtung der Umstände unzureichend. Wie auch das geplante ECE-Center im Schlosspark handelt es sich hierbei um eine richtungsweisende Entscheidung und beabsichtigte Investition. Das Leben unserer Generation in Braunschweig wird maßgeblich durch die anstehenden Entscheidungen beeinflusst. Grund genug für eine tiefere Analyse.

10

15

Status Quo

„Als Startbahn für Industrie, Touristik und Luftsport ist der Flughafen die zentrale Verkehrsdrehscheibe für eine ganze Region und gleichzeitig ein bedeutendes Zentrum der luftfahrttechnischen Forschung. Zahlreiche Nutzer aus der Luftfahrt, Wissenschaft und Industrie zählen zu den Kunden. Der "Forschungsflughafen Braunschweig" mit rund 1.600

20

Fachleuten aus Unternehmen, Forschungseinrichtungen und dem Luftfahrt-Bundesamt repräsentiert den Luftfahrt- Technologie- Standort Braunschweig. Die Unternehmen und Forschungseinrichtungen arbeiten an der Optimierung des Luftverkehrs und der Entwicklung wirtschaftlicher, umweltverträglicher und sicherer Flugzeuge und Hubschrauber. Projektorientiert kooperieren sie in verschiedenen Bereichen der Luftfahrtforschung.“ (aus <http://www.flughafen-braunschweig.de/>)

25

Die Lage – im Herzen Deutschlands – mit bester Anbindung an *die* Ost-West-Achse überhaupt, die A2, bieten wesentliche Voraussetzungen dafür. Darüber hinaus befindet sich der Flughafen in regionaler Nachbarschaft zu einem *der* Global-Player überhaupt – die Volkswagen AG. Der Braunschweiger Flughafen ist das wichtigste Verbindungsglied zwischen dem Stammsitz VW AG in Wolfsburg und den internationalen Tochterkonzernen. Braunschweig ist ebenso Sitz des Luftfahrtbundesamtes (LBA) und des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR). Ohne unseren Flughafen wäre dies verständlicherweise undenkbar. Geschieht irgendwo auf dieser Welt ein Flugzeugunglück, so wird der Flugdatenschreiber (Black Box) in Braunschweig ausgewertet.

30

35

Wir wollen, dass dies so bleibt!

40

Es geht voran...

Wie in allen Bereichen der Wissenschaft und Technik bleibt die Uhr auch in der Luftfahrtindustrie nicht stehen. Es werden neue Flugzeugtypen entwickelt, die – jeder für sich – unterschiedliche logistische und infrastrukturelle Voraussetzungen benötigen. In Braunschweig jedoch schien die Zeit stehen geblieben zu sein. Der Flughafen hat sich dem Wandel der Zeit nicht angepasst. So blieb es bei der „Landebahn mit Restaurant“, wie es Jörg Wontorra am 26.04.2003 in der Sportsendung „ran“ genannt hat.

45

Das können unsere Ansprüche nicht sein.

50

Job-Motor

Braunschweig war früher einmal ein bedeutender Industriestandort. Davon ist nicht viel geblieben. Die Abwanderungsbewegung ist nicht gestoppt – Auch auf Grund irrsinniger Förderungsregelungen für die neuen Bundesländer. So mussten wir vor Kurzem erst die

Auslagerung wesentlicher Bereiche der Firma Schubert-Helme nach Magdeburg beklagen. Da wir die luxuriösen Fördermittel nicht zahlen können, müssen wir andere Vorzüge aufweisen. Es gilt, individuelle Stärken, unabhängig von geöffneten Staatskassen, zu bilden. Genau hierin liegt unsere Chance. Der Braunschweiger Flughafen ist einer der Job-Motoren in der Region mit

5

nahezu 1700 Arbeitsplätzen im und am Flughafen. Die Zahl der Neu- und Ausgründungen in diesem Bereich ist enorm. Jede Ausgründung, jede Neugründung bringt Arbeitsplätze und stärkt unsere Stadt.

10

Zwischenfazit

Wir Braunschweiger Jusos sprechen uns ausdrücklich für den Ausbau des Braunschweiger Flughafens mit der Verlängerung der Landebahn auf 2.600 m nach Osten aus. Für uns stehen die enormen Entwicklungschancen im Vordergrund. Es ist eines der wichtigsten strukturpolitischen Entwicklungsprojekte für Braunschweig und die Region. Selbst der Erhalt des Status Quo setzt die Verlängerung der Landebahn voraus. Der Ruf des Forschungsflughafens Braunschweig ist weltweit top. Es ist ein in Deutschland - ja auch in Europa - einmaliges Zentrum der Forschung und Entwicklung im Luft- und Raumfahrt-Sektor. Europaweit gibt es nur noch eine vergleichbare Einrichtung, nämlich am Flughafen in Toulouse, dem Airbus-Stammsitz.

15

20

Eine McKinsey Studie besagt, dass bis zu 6000 hochqualifizierte Arbeitsplätze am Forschungsflughafen angesiedelt werden können. Wenn dann noch ein Global Player wie Boeing - nebenbei der grösste Flugzeughersteller der Welt - großes Interesse hat, sich an unserem Flughafen niederzulassen, zeigt dies, welches Potential hier in Braunschweig steckt. Wollen wir uns als Wissenschaftshochburg und Technologiezentrum im Bereich Flug- und Raumfahrtforschung gegen die starke internationale Konkurrenz behaupten, ist der Ausbau unerlässlich. Ihn abzulehnen, bedeutet für uns, gegen die Interessen Braunschweigs und der Region zu stimmen.

25

30

Ja, aber...

Wie so oft gibt es hier jedoch nicht nur schwarz und weiß, sondern auch ein paar Grautöne. Der Ausbau des Flughafens, insbesondere die Landebahnverlängerung greift stark in das bestehende Verkehrssystem ein. Somit ist der notwendige Ausbau in ein umfassendes und nachhaltiges Verkehrskonzept ein zu betten.

35

Der Flughafen wird von Waggum und Bienrode im Norden und Westen, der Grasseler Straße im Osten und der A2 im Süden eingerahmt.

40

Die Grasseler Straße ist eine bedeutende Verbindung für die Bürger aus Waggum, Bevenrode und dem Landkreis Gifhorn in die Braunschweiger Innenstadt. Die Durchfahrtsstraßen in Waggum und Bienrode sind schon jetzt in den Stoßzeiten hoffnungslos verstopft. Eine einfache Sperrung der Grasseler Straße führe also zu einem Verkehrskollaps in den Stadtteilen Waggum und Bienrode. Wir lehnen diese Möglichkeit ab.

45

Eine weitere Variante bietet die Verlagerung der Grasseler Straße in östliche Richtung, also eine Umfahrung der verlängerten Landebahn. Man stelle sich nun vor, dass in ein paar Jahren eine erneute Verlängerung der Landebahn notwendig werden würde. Ausschließen darf man so etwas nie. Es käme einem Schildbürgerstreich gleich, die anstehende Diskussion erneut beginnen zu müssen und das Geld der BürgerInnen fahrlässig zu vergeuden. Diese Lösung kommt für uns nicht in Frage.

50

Nun gibt es noch zwei weitere Konzepte für eine Lösung des Verkehrsproblems. Auf der einen Seite bietet sich die Untertunnelung der neuen Landebahn an. Die Grasseler Straße würde ihren Verlauf nicht ändern – sie würde unter der Landebahn hindurch führen. Einer weiteren Verlängerung stünde nichts im Wege. Die Kosten hierfür sind mit ca. 8 Mio. EUR angesetzt. Die Erfahrungen zeigen jedoch, dass es eher teurer wird.

55

Alternativ dazu gibt es die Möglichkeit zweier neuzubauender Umgehungsstraßen im Bereich Waggum und Bienrode, die das Verkehrsmehraufkommen bewältigen sollen. Hierfür sind rund

3 Mio. EUR veranschlagt. Auch hier ist natürlich eine Steigerung der Kosten nicht auszuschließen.

5 Die Finanzierungsfrage

Die Kosten für das gesamte Projekt Flughafenausbau belaufen sich auf eine Höhe von nahezu 40 Mio. EUR. Diese teilen sich die Gesellschafter Land Niedersachsen, Stadt Braunschweig, Stadt Wolfsburg und die Volkswagen AG. Die Landkreise Gifhorn und Helmstedt werden sich nicht an den Kosten beteiligen.

10 Für den Flughafenausbau werden ca. 32 Mio. EUR benötigt. Dafür hat die Flughafen Braunschweig GmbH vom Land auf Grund der überregionalen Bedeutung des Projekts eine Förderung von 50% der Gesamtkosten des Flughafenbaus (ca. 16 Mio. EUR) aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (kurz: GA; gespeist aus Bundes- und Landesmitteln) und aus Landesmitteln beantragt.

15 Für die verkehrliche Lösung - die Untertunnelung der Grasseler Straße - sind ca. 9 Mio EUR eingeplant. Dazu hat die Flughafen GmbH über die Beantragung von Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Mitteln (kurz GVFG, Bundesmittel) in Höhe von 60% nachgedacht. Die verbleibenden 40% müssen die Gesellschafter unter sich aufteilen.

20 Noch warten wir auf eine Zusage des Landes Niedersachsen. Erst dann können Verhandlungen über die Aufteilung der Restkosten für die Gesellschafter aufgenommen werden. Dabei wird auch über eine Umbenennung des Flughafens entschieden.

Die neue Niedersächsische Landesregierung muss jetzt entscheiden, ob sie in die Zukunft unseres Landes investieren will!

25

Fazit

Unter rein verkehrsbezogenen Gesichtspunkten favorisieren wir die „Tunnel-Lösung“, also die Untertunnelung der Grasseler Straße. Allerdings darf der Kostengesichtspunkt in diesem Fall nicht außer Acht gelassen werden. Da auch die Variante der Umgehungsstraßen in Waggum und Bienrode eine akzeptable Lösung für uns darstellt, ist hier der Kostenfaktor ausschlaggebend. Durch die Tunnelösung entstehen Mehrkosten in Höhe von rund 5 Mio. EUR. Es ist für uns selbstverständlich, mit dem Geld der BürgerInnen – also den Steuern – so effektiv wie möglich umzugehen. Würden Einsparungen in dieser Höhe bei Realisierung der Umgehungsstraßen direkt der Stadt zufließen, wäre die Entscheidung einfach. Da dies aber

35 nicht der Fall ist – eingesparte Mittel werden zur Realisierung anderer Projekte im Land Niedersachsen eingesetzt – muss versucht werden, die höchstmögliche Förderungssumme in unsere Region zu holen. In diesem Fall wären das ca. 21 Mio. EUR, mit denen auch die Tunnelösung finanziert werden kann. Es ist dabei sicher zu stellen, dass bei der Realisierung des Bauvorhabens vor allem Firmen aus unserer Region berücksichtigt werden.

40

Zusammenfassend...

fordern wir den Ausbau des Braunschweiger Flughafens unter Berücksichtigung eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes. Aus Sicht der Region Braunschweig ist es sinnvoll, die

45 höchstmögliche Förderung zu beantragen – also ca. 21 Mio. EUR – und damit auch die Tunnelösung zu realisieren.

50

