Wer hat den größeren?

Das **SAARLAND** und **RHEINLAND-PFALZ** liefern sich einen bizarren Kampf um Prestige und Passagiere ihrer Flughäfen **VON MARCUS STÖLB**

Wo sind die **FLUGGÄSTE?** Die Lufthäfen in Zweibrücken (links und Mitte) und Saarbrücken (rechts)

SAARBRÜCKEN/ZWEIBRÜCKEN

Schummriges Licht fällt auf schlichte Stühle, weiße Plastiktische stehen verwaist im Raum. Ein Bistro im Halbdunkel, aber kein Gast ist zu sehen. An der Wand gegenüber ist ein blauer Container aufgestellt, darin die Toiletten. Ein stilles Örtchen, diese Abflughalle. »Kein Handgebäck« steht auf einem Blatt Papier, »Reisegepäckkontrolle« auf einem anderen. Hinweise im DIN-A4-Format, doch Kontrolleure sucht man vergebens, und Passagiere wird man nicht finden. Nicht nachmittags. Erst um 19.35 Uhr geht die nächste Maschine, es wird die zweite sein an diesem Tag; und die letzte. »Ein Flughafen der Extraklasse«, liest man auf der airporteigenen Website.

Seit dem Herbst verbindet Germanwings das 35 000 Einwohner zählende Zweibrücken mit Berlin. Werktags, morgens und auch abends, startet ein Airbus A319 von der Pfalz aus nach Berlin-Schönefeld. »Ein Durchbruch«, frohlockten die Flughafenbetreiber; die neue Verbindung werde Zweibrücken Auftrieb verschaffen, prophezeiten Lokal- und Landespolitiker. Sie könnten recht behalten, denn im vergangenen Jahr verdreifachte sich das Passagieraufkommen dank der Berlin-Linie – von 18 000 auf rund 65 000.

»Zweibrücken – da heb ich ab!«, werben jetzt die Airport-Manager und schwadronieren gar von einem »Großflughafen-Projekt«. Das nährt nicht nur im nahen Saarland den Verdacht, die Pfälzer könnten alsbald die Bodenhafrung verlieren. Im 35 Kilometer entfernten Saarbrücken jedenfalls fürchtet man den neuen Konkurrenten wie der Pilot den Vogelschlag.

Flughafen Saarbrücken-Ensheim um die Mittagszeit: Im lichtdurchfluteten Terminal herrscht gebremste Betriebsamkeit. Elf von zwölf Check-in-Schaltern sind nicht besetzt, doch einige Dutzend Besucher tummeln sich noch in der modernen Abflughalle. Flug HF 5152 wird aufgerufen, um 13 Uhr soll die Maschine nach Mallorca starten.

Mit an Bord wird dann auch Konstanze Arnold sein. »Man müsste die Leute schon mal rebellisch machen«, fordert die urlaubende Vielfliegerin. So jedenfalls dürfe das mit Zweibrücken nicht weitergehen, warnt die 63-Jährige und verlangt, der Konkurrenz endlich Grenzen aufzuzeigen. Doch wie soll das gehen, wo zwischen den beiden Flughäfen eine Grenze verläuft: Zweibrücken liegt in Rheinland-Pfalz, Saarbrücken im Saarland. Das kleine Bundesland ist zwar hoch verschuldet, doch die Frage, ob Saarbrücken überhaupt einen Flughafen brauche, stellt sich Einheimischen wie Konstanze Arnold nicht: »Ja, hören Sie mal: Wir sind doch Landeshauptstadt!«

Der Flug von Saarbrücken nach Bremen geht über München

Wohl wahr, doch im überschaubaren Flugplan finden sich Linienflüge wie der nach Bremen – inklusive Umsteigen in München. An die Isar gelangt man von der Saar nur mit der Luxair, die dreimal täglich und nur 20 Minuten nach ihrem Start in Luxemburg einen Zwischenstopp einlegt. So wenig wirtschaftlichen Erfolg verspricht der Saarbrücker Flughafen, dass nun auch der Mehrheitseigner, die Frankfurter Fraport AG, aussteigen will. Dass die Rheinland-Pfälzer im Gegenzug verstärkt in den einstigen Militärflugplatz Zweibrücken investieren, versteht man in Saarbrücken als Kampfansage.

Zwar wird noch über eine Kooperation der beiden Flughäfen spekuliert, doch Verkehrsexperten wie Heiner Monheim bleiben skeptisch. Der Trierer verweist auf ein Gutachten der Deutschen Bank Research: Demnach mangelt es den meisten Regionalflughäfen an der »kritischen Größe zum Erfolg«. Unter einer halben Million Passagiere jährlich lasse sich kein Flughafen wirtschaftlich betreiben. Saarbrücken verzeichnete 2006 rund 421 000 Fluggäste – 66 000 weniger als im Vorjahr.

Vor »Kannibalisierungseffekten«, die durch »Prestigeobjekte von Regionalfürsten« drohten, warnt die Deutsche Bank, und auch in Saarbrücken und Mainz geht es den beiden Landesregierungen ums Prestige. Geld spielt keine Rolle. Munter verteidigt man den eigenen Standort, dabei konnten zuletzt vor allem die Rheinland-Pfälzer Erfolge verbuchen. So hat die TUIFly angekündigt, noch im Frühjahr von der Saar in die Pfalz zu wechseln. Mehr als ein Dutzend Flüge wird der Ferienflieger dann ab Zweibrücken anbieten, doch in Saarbrücken gibt man sich gelassen. Fluggäste würden eher den Veranstalter als den Flughafen wechseln, ist Manfred Stephan, Sprecher des Saarbrücker Flughafens, überzeugt.

»Ensheim ist nichts für Ängstliche«, meint hingegen der Saarbrücker Heinz Steffen. »Ich kenne Leute, die nicht mehr von dort aus fliegen, weil die Landebahn zu kurz ist«. »Die Piloten müssen die Maschinen voll abbremsen, und dann …«, sagt Steffen und macht jetzt ein eigentümliches Geräusch. Im kommenden Monat wird er nach Berlin fliegen – von Zweibrücken aus. Tatsächlich misst Saarbrückens Start- und Landebahn nur 2000 Meter. Das ist kurz, vor allem aber ist es deutlich kürzer als auf der knapp drei Kilometer langen Piste der Konkurrenz.

»Ensheim ist nichts für Ängstliche«, die Landebahn ist zu kurz

In Mainz hofft man derweil auf ein Déjà-vu-Erlebnis: Wie schon der Flughafen auf dem Hahn im Hunsrück, so könnte auch Zweibrücken durchstarten und der strukturschwachen Pfalz den Aufschwung bringen. Auf die ein oder andere Steuermillion kommt es da nicht mehr an, auch wenn der Vergleich mit dem Hunsrück-Airport hinkt. Denn der Hahn wirbt mit dem geografisch verwirrenden, aber werbewirksamen Zusatz »Frankfurt« und ist zudem bedeutende Drehscheibe der irischen Ryanair. Ein Jahrzehnt hat es gedauert, bis der Airport 2006 endlich schwarze Zahlen schrieb – bei einem Passagieraufkommen von mehr als 3,7 Millionen Fluggästen.

Dass auch Zweibrücken dies schaffen wird, bezweifeln viele. Der Verdrängungswettbewerb mit Saarbrücken ist dennoch in vollem Gange. Gut möglich, dass am Ende beide Airports auf der Strecke bleiben, doch selbst dann müssten Saarländer und Pfälzer nicht am Boden bleiben. Schließlich liegen die internationalen Flughäfen von Luxemburg und Frankfurt/Main sowie die Ryanair-Basis Hahn nur ein bis anderthalb Autostunden entfernt.