

Ein Flug ins Nirgendwo

Die Geschichte des "Airport Cochstedt": Viel, viel Geld, große Worte und enttäuschte Hoffnungen

Von Thomas Gerlach

Cochstedt. Manchmal bereitet Sachsen-Anhalts einziger Verkehrsflughafen tatsächlich nur Vergnügen. Klaus-Dieter Theise ist mit seinem Kombi ans Ende der Startbahn gerollt, dort wendet er und startet durch. Die Automatik heult auf, und der Wagen schluckt gierig und immer schneller die meterbreiten Streifen der Mittellinie, die ins Nichts zu führen scheint. Drei Kilometer Asphalt, 1997 gewalzt in der Hoffnung, Airbusse und Boeings eine weiche Landung zu beschern. Kostenpunkt 45 Millionen Euro, ausgegeben von der öffentlichen Hand, damit die Luftfahrt in Sachsen-Anhalt erblühe. Jetzt, auf halber Strecke, müßte Geschäftsführer Theise die Tragflächen ausfahren und den Kombi elegant in den Himmel ziehen. Statt dessen geht er auf die Bremse. Ein Auto kann nicht fliegen. Alles andere ist Unfug.

Und ein Airport beim Städtchen Cochstedt, 50 Kilometer südlich von Magdeburg? Mit dem Flughafencode CSO und einer Piste, auf der Jumbo-Jets starten könnten? Ein Auto ist zum Fahren gut. Doch was ist ein Flughafen ohne Flugzeuge? Das ist Asphalt, ein kilometerlanger Zaun, ein Tower, dessen Scheiben langsam Staub ansetzen, ein Hotel ohne Gäste und ein Feuerwehrmann, der in seiner Wache die Kaffeemaschine füllt. Vor allem aber ist es Leere.

Klaus-Dieter Theise ist ausgestiegen. Der Windsack bäumt sich auf. Es ist still. Theise, 49 Jahre alt, ist der Geschäftsführer des Grundstücksfonds Sachsen-Anhalt (GSA), dem dieser Flughafen nach langen Wirren nun gehört. Theise soll diesem Gelände, das im Grunde niemand braucht, endlich Leben einhauchen. Am Morgen, in seinem Magdeburger Büro, hatte er noch gesagt, daß es ein leichtes wäre, den Flughafen zu schließen. Auf dem Hochplateau wehe eine stetige Brise. Ideale Bedingungen nicht nur für Flugzeugstarts, auch für Windräder. Zwei, drei Dutzend davon, und die Cochstedt-Pleite wäre bald vergessen.

Diese Pleite hat viele Väter. Der Platz reicht nicht aus, um sie aufzuzählen, nur soviel: Der damalige SPD-Ministerpräsident Reinhard Höppner war nach anfänglicher Skepsis von der Idee angetan und griff bei Baubeginn 1997 zum Spaten. "Für sichere Arbeitsplätze ist uns nichts zu teuer" - mit diesem Versprechen zitierte ihn tags darauf die Regionalzeitung. Aus einem sowjetischen Militärflugplatz sollte ein Verkehrsflughafen mit 24-Stunden-Betrieb werden. Der damalige sachsen-anhaltische Wirtschaftsminister Klaus Schucht von der SPD, sonst ein Mann preußischer Nüchternheit, hatte die Vision vom "Airport Cochstedt" skizziert: Frachtdrehkreuz, Fabrikation von Kleinflugzeugen, Hangars, in denen große Jets gewartet werden, und viele, viele Gewerke, die sich fast von selbst hier ansiedeln würden.

Da ein Flughafenprojekt nicht hätte gefördert werden können, nannte man das Bauvorhaben "Gewerbegebiet mit Landebahn". Die Arbeit wurde einem Manager aus dem Bayrischen anvertraut. Dieser redete viel von "amerikanischen Investoren", "flugaffinem Gewerbe" und schmückte seine Worte mit weiteren Phantasien: von Hunderten Millionen Euro Investitionen, Hunderten Arbeitsplätzen und immer wieder vom "flugaffinen Gewerbe". Doch das "flugaffine Gewerbe" weigerte sich zu kommen. Wenigstens starteten einige Airlines zu Übungsflügen.

Die Krise der Luftfahrtbranche nach dem 11. September 2001 zwang endgültig zur Notlandung. Der Manager bescherte dem Flughafen im November 2001 die Insolvenz. 2003 verurteilte ihn das Magdeburger Landgericht im Zusammenhang mit seinem Cochstedter Wirken wegen schweren Betrugs und Urkundenfälschung zu dreieinhalb Jahren Gefängnis.

Der Windsack dreht sich faul, da sagt Klaus-Dieter Theise wie zu sich selbst: "Ich wünsch's dem Flughafen, daß das hier was wird." Man könnte glauben, hier schickt jemand ein Gebet zum Himmel. Da klingelt das Telefon. Geschäftsreisende kündigen ihr Kommen an - mit dem Flugzeug, gerade so,

als ob Theises Anrufung stracks erhört worden sei. Theise bekräftigt, daß der Flughafen entgegen anderslautenden Behauptungen sehr wohl angefliegen werden dürfe und die Erteilung der Landerlaubnis kein Problem sei. Außerdem sei bestes Sichtflugwetter und der Brocken, der höchste Harzgiripfel, am Horizont zu sehen.

Am strahlend blauen Himmel fliegen lautlos Jets vorbei und malen Kondensstreifen auf den Azur. Unerreichbar und stolz ziehen sie ihre Bahn. Wenn doch wenigstens jeder hundertste hier landen würde, von einer Billigfluglinie vielleicht. Dann wären vermutlich viele wieder da, die sich früher gern hier blicken ließen: euphorisierte Landräte, tatendurstige Minister und stolze Bürgermeister. Allerdings ist die Luftfahrtbegeisterung der Landespolitiker beträchtlich abgekühlt. Und kurz vor der Landtagswahl möchte niemand übermäßig an den Flughafen erinnert werden. SPD-Landtagsabgeordneter Thomas Felke, im Kompetenzteam des SPD-Herausforderers Jens Bullerjahn für Verkehr zuständig, eröffnet, daß sich mit dem Zauberwort vom "flugaffinen Gewerbe" sowie dem 24-Stunden-Betrieb damals Chancen verknüpft haben. "Diese Hoffnungen haben sich erheblich reduziert", bedauert Felke und befürchtet nun, daß Cochstedt ein Faß ohne Boden werden könnte.

Auch die CDU hält sich zurück. In den vier Jahren ihrer Koalition mit der FDP ist nicht allzuviel geschehen. Eine Ortsumgehung wurde gebaut, doch vor allem ist die Cochstedt-Story um einige abenteuerliche Kapitel reicher. Es ging um griechische und kanadische Interessenten, um Gemüsetransporte, um Flugzeuge und Frachtverkehr und um dubiose Investoren. Und um viele Hoffnungen. Erfüllt hat sich keine.

Nun verbucht die CDU in ihrem Wahlprogramm das gemeinsame Luftverkehrskonzept der Länder Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt vom Januar 2006 als Erfolg. Und der CDU-Verkehrsminister läßt verlauten, wie er Luftverkehr nach Cochstedt bringen will. Denn Cochstedt ist nicht der einzige alimentierte Flugplatz in der Region. Auch der Verkehrslandeplatz Magdeburg verschlingt pro Jahr mehrere hunderttausend Euro. Damit wenigstens er sein Ende findet, sollen dessen dürftige Aktivitäten nach Cochstedt wandern - gegen den Widerstand einiger aufgebracht Magdeburger Lokalpolitiker. Das neue Luftverkehrskonzept sagt zu Cochstedt knapp: "Die Landesregierung von Sachsen-Anhalt versucht derzeit, den Flughafen Cochstedt wieder in das Luftverkehrsnetz zu integrieren."

Tatsächlich ist es Klaus-Dieter Theise, der es versucht. Sein landeseigener Grundstücksfonds hat die verworrenen Besitzverhältnisse geklärt, dabei zahllose Prozesse geführt und im stillen gearbeitet. Theise wiederholt seinen Auftrag mehrfach: "Mit kleinem Geld den Flughafen ertüchtigen." Das "kleine Geld" summiert sich nach Theises Worten von 2005 bis Ende 2007 auf gut 5 Millionen Euro. Stolz präsentiert Theise das Tanklager für 140 000 Liter Kerosin, das Abfertigungsgebäude mit Gepäckbändern, die Schalter für Check-in und Zollkontrolle, das Restaurant. Flughafenbefehrer, Löschzug und seit Februar ein Lotse - alles vorhanden. Was jetzt fehlt, ist ein sichtbarer Erfolg. Vieles spricht dafür, daß kurz vor dem Wahltag am 26. März der Wirtschaftsminister von der FDP und der Verkehrsminister von der CDU nach neun Jahren den ersehnten ersten Investor vorstellen werden - vermutlich aus dem "flugaffinen Gewerbe".

Im 28 Meter hohen Tower hat unterdessen der Fluglotse das Leuchtfeuer eingeschaltet und Funkkontakt zu der anfliegenden Maschine aufgenommen. Der Strahl auf dem Dach dreht sich langsam, aber beständig, als wollte er Zweiflern zurufen: Achtung, Airport lebt! Und aus der Abendsonne schießt ein schneeweißer Jet, zieht eine Schleife und setzt auf der Piste auf. Mit Wohlwollen sieht Klaus-Dieter Theise zu. Im vorigen Jahr gab es auf seinem Flughafen 72 Flugbewegungen.

Text: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 12.03.2006, Nr. 10 / Seite 2

© F.A.Z. Electronic Media GmbH 2001 - 2006
Dies ist ein Ausdruck aus www.faz.net