

Zankapfel „Ayraultport“

Ein Flughafenprojekt bei Nantes sorgt für Aufregung

Reiner Schleicher und Chantal Barbault*



Kaum ein Großprojekt in Frankreich hat über Jahrzehnte solche Energien des Protestes auf so konstante Art und Weise wie das Flughafenprojekt Notre-Dame des Landes mobilisiert. Es ist auch der Konfliktpunkt zwischen der herrschenden Sozialistischen Partei und der grünen Partei EELV.

Un projet contesté

Le projet d'aéroport à Notre-Dame des Landes (« Ayraultport »), voulu par le premier ministre et ancien maire de Nantes, Jean-Marc Ayrault, divise la population – et devient surtout une pomme de discorde entre les socialistes et les écologistes au pouvoir à Paris. Réd.

Geographisch gehört der Ort Notre-Dame des Landes (NDL) zur sogenannten „historischen“ Bretagne, der Widerstand gegen das Flughafenprojekt profitiert auch von der Bewegung für die Wiedervereinigung der Bretagne. Jean-Marc Ayrault, früherer Bürgermeister von Nantes, heute Premierminister, ist der heftigste Verfechter des Projektes, so sehr, dass sein Name polemisch mit dem Projekt verknüpft wird zu „Ayraultport“ (*aéroport* = Flughafen im Französischen). Seine in zwei Jahrzehnten ausgebaute dominante Stellung in Nantes ist unbestritten, die Opposition bekommt keinen Fuß auf den Boden. Umso bemerkenswerter ist daher, dass in einer zentralen Großdemonstration gegen das Flughafenprojekt NDL in Nantes auch zahlreiche kritische Töne über Ayrault laut wurden.

Dieses Flughafenprojekt hat seine Anfänge in den 1960er-Jahren. Das Projekt blieb, aber die Rechtfertigungen änderten sich im Laufe der Zeit: Zunächst für das Überschallflugzeug *Concorde*. 1963 suchte die regionale Studiengruppe für Bauung (OREAM) einen Ort in Westfrankreich, wo die *Concorde* landen sollte; 1967 wurde NDL

dafür auserkoren, der Flughafen sollte 1985 eröffnet werden, die Experten der OREAM rechneten mit 5 bis 9 Millionen Passagieren im Jahr 2000. Die OREAM wurde 1983 aufgelöst, am 30. August 2003 flog die *Concorde* ein letztes Mal, das aber konnte dem NDL-Projekt nichts anhaben, denn inzwischen, 1970, gab es eine neue Rechtfertigung für das Projekt, das Fracht-Argument: Michel Chauty, konservativer Bürgermeister von Saint-Herblain von 1959 bis 1977 und von Nantes von 1983 bis 1989, Amtsvorgänger von Jean-Marc Ayrault, hatte die Vision eines „*Rotterdam der Luft*“ für Nantes, eines gewaltigen Ausbaus des Frachtverkehrs durch NDL. Danach, in den 1990er-Jahren, folgte die Idee, NDL könnte die Funktion eines dritten Pariser Flughafens übernehmen. Heute noch aktuell gelten als Argumente, dass der bestehende Flughafen bei Nantes, in Bouguenais, bald an die Grenzen seiner Kapazität stoße.

In einer von *Presse Océan* am 20. Januar 2013 veröffentlichten Erklärung äußerte sich eine Reihe von Parlamentariern zugunsten des Flughafens NDL: „*Als örtliche und nationale Volksvertreter haben wir ohne Ambiguität seit mehreren Jahren die Verlegung des Flughafens Nantes-Atlantique nach Notre-Dame des Landes verteidigt. Es geht um eine Zukunftsinvestition, dessen Interesse sich auf mehreren betroffenen Ebenen erwiesen hat: der des Großraums Nantes, der die Situation loswerden muss, von Flugzeugen überflogen zu werden, der des Großen Westens, der eine neue Einrichtung braucht, die in der Lage ist, der Steigerung des Flugverkehrs in den*

* Reiner Schleicher ist Übersetzer und Autor; Chantal Barbault ist Germanistin und Psychoanalytikerin; beide leben in Nantes.

nächsten 50 Jahren gerecht zu werden; und schließlich des Landes, in dem die Mobilitätsströme, die dazu neigen, sich rund um Paris zu konzentrieren, besser aufgeteilt werden.“

Zunächst ist die Überschrift, wonach die Parlamentarier des Großen Westens ihre Unterstützung erklären, unseriös, denn wenn es Volksvertreter gibt, die sich für den Flughafen NDL aussprechen, so gibt es andere, die ihn ablehnen und sich sogar zu einer eigenen Gruppe (Cédpa) zusammengeschlossen haben. Unglaublich wirkt auch der Anspruch, Politik für ein halbes Jahrhundert zu machen, sind doch die Zeitspannen lokaler und nationaler Politik eher auf eine oder zwei Legislaturperioden ausgerichtet. Die Geschichte des Flughafens NDL und seiner Rechtfertigungen zeigt selbst, wie wenig haltbar solche langfristigen Prognosen sind.

Gegenargumente

Die Bürgerbewegung gegen den Flughafen NDL ist hauptsächlich organisiert durch die 1973 vom Projekt betroffenen Landwirte gegründete Bürgerinitiative ACIPA. Sie zählt hundert Mitglieder und ist heute der einzige Verein, der an dem von der Regierung Ayrault initiierten Dialog teilnehmen darf (allerdings beschränkt auf Fragen des Landeigentums).

Zur angeblichen bevorstehenden Sättigung des aktuellen Flughafens bei Nantes antwortet die ACIPA, der Flughafen habe eine einzige Landebahn mit einem Flugverkehr, der fünfmal geringer ist als vergleichbare Flughäfen. Seine Kapazitäten seien also mehr als ausreichend: *„Der Vergleich mit anderen Flughäfen mit einer Landebahn, mit einer äquivalenten Oberfläche, die einen um das 5- bis 10-fachen bedeutenderen Flugverkehr erzeugen, zeigt, wie schwach der Flugverkehr bei Nantes ist.“* Als Beleg für die Schwäche des Flugverkehrs um Nantes wird darauf hingewiesen, dass kleine Flugzeuge und Flugclubs das Gelände nützen dürfen. In der Regel sind diese von solchen Flugplätzen ausgeschlossen.

Ein weiteres Gegenargument ist die Auslastung der Flugzeuge. Die Durchschnittszahl Passagier/Flugzeug liegt in Nantes unter den Flughäfen der gleichen Größenordnung in Europa. Sie kann

stark gesteigert werden, argumentiert die ACIPA, man könnte daher weit mehr Passagiere befördern, ohne die Zahl der Flugzeuge zu erhöhen. In dieselbe Richtung geht die Aufnahmekapazität der Flugzeuge: Sie wurden in den letzten Jahren größer, können also jeweils mehr Passagiere aufnehmen. Der Flugverkehr, gemessen in Flugbewegungen auf dem bestehenden Flughafen (Starts und Landungen), bleibt seit rund zehn Jahren

Abkürzungen

ACIPA: *Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame des Landes*

CédPA: *Collectif d'élus doutant de la Pertinence de l'Aéroport de Notre-Dame des Landes*

OREAM: *Organismes Régionaux d'Etude et d'aménagement d'Aire Métropolitaine*

konstant bei etwa 40 000 (2011: 45 300), und damit weit unter den Vorhersagen aus dem Jahr 2006, so die ACIPA, die nun fordert, dass die Frage der Auslastung des aktuellen Flughafens von unabhängigen Experten untersucht wird.

Die CédPA ist ein Kollektiv von Volksvertretern, das die NDL ablehnt, und dem zum Beispiel Françoise Verchère, Mitglied des *Conseil Général*, frühere Bürgermeisterin des PS von Bougenais (heute Mitglied der Linkspartei) oder Jean-Paul Naud, unabhängiger Bürgermeister von Notre-Dame des Landes, angehören. Die CédPA kritisiert, dass es keine seriöse Plankostenrechnung für das Projekt gebe, hingegen eine chronische Unterschätzung der Kosten: 581 Millionen Euro wären nach dem NDL-Betreiber *Vinci* die Kosten für die Errichtung des Flughafens, berichtete *Libération* im Oktober 2012 (die Gegner sprechen von 2 Milliarden), die CédPA führt als Kostenbeispiel die Ausweitung des Flughafens *Roissy* bei Paris mit einem neuen Terminal für 850 Millionen Euro an. Manche fragen sich, wie ein ganzer Flughafen weniger Geld kosten kann als der Ausbau eines bestehenden. Trotzdem hatten sich die *Région des Pays de la Loire*, das *Département Loire-Atlantique* und die Stadt Nantes verpflichtet, NDL finanziell zu unterstützen. Das Kapitel Notre-Dame des Landes ist noch lange nicht abgeschlossen.