„Wir haben einen niedrigen Schwerpunkt“

Interviews mit Abgeordneten aus der Region Niederrhein

Der Niederrhein gehört bis heute zu den oftmals unterschätzten Regionen in NRW: Ein „Niemandsland“ zwischen Holland und dem Ruhrgebiet? Diesem Vorurteil wollte „Landtag intern“ auf den Grund gehen und sprach daher mit Abgeordneten aus der Region, nämlich Marie-Luise Fasse (CDU), Hans-Willi Körfges (SPD), Oliver Keymis (GRÜNE) und Dietmar Brockes (FDP).

Der Niederrhein zwischen Holland und den Ballungszentren an Rhein und Ruhr – wo hat die Region ihren Platz und wo liegen ihre Entwicklungschancen?

Fasse: Einer mythischen Überlieferung zufolge soll am Niederrhein vor grauer Urzeit einmal der Garten Eden gewesen sein – irgendwo zwischen den Flüssen Rhein und Maas. Ein landschaftlich etwas monotones und karges Paradies, aber eben auch eine Gegend, die sich ihre Ruhe nicht nehmen ließ. Ruhe ist aber nicht gleichbedeutend mit Stillstand, auch wenn das manch Außenstehender dem Niederrheiner nachsagt. Der Niederrhein liegt in einem zentralen europäischen Entwicklungsraum zwischen der Ruhr, den Niederlanden, Belgien sowie dem Großraum Köln. Er liegt im Schnittpunkt europäischer Verkehrsachsen. Diese Brückenfunktion muss genutzt werden durch die Ansiedlung von Wirtschafts- und Technologieparks und die Förderung von Gewerbegebieten im deutsch-niederländischen Grenzgebiet. Das geht nicht ohne Ausbau der Straßen- und Schienenverkehrsinfrastruktur. Gerade der Kontrast zwischen ländlichem Raum und Großstädten macht den Niederrhein attraktiv für Wirtschaft und Wissenschaft. Touristisch hat er eine enorme Vielfalt zu bieten – hier lassen sich Kultur und sportliche Aktivitäten zum Beispiel durchs Radfahren wunderbar verbinden. Diese Stärke und die damit verbundenen Vorteile müssen wir ausbauen und bekanntmachen. Im Kreis Wesel, aus dem ich komme, geht es darüber hinaus darum, den Spagat zu schaffen zwischen dem eher ländlich geprägten Norden und den im Süden ansässigen Industriezentren. Noch immer ist die Agrarwirtschaft im Kreis das Rückgrat des ländlichen Raumes. Damit das so bleibt und den Landwirten ein zweites Standbein das Wirtschaften erleichtert, fördern wir unter anderem die Direkt- und Regionalvermarktung.

Fotos: Schälte

Marie-Luise Fasse (CDU)

Körfges: Durch die geographische Lage im Herzen Europas kommt der Region eine besondere Bedeutung zu: Man merkt das an der Vielzahl der Verkehrsverbindungen, die wir haben, oder auch nicht haben. Ich denke zum Beispiel an den Güterverkehr. Hier haben wir noch erheblichen Nachholbedarf. Jeder, der schon mal zur Hauptverkehrszeit die Strecke von Holland nach Düsseldorf zurücklegen musste, weiß, wovon ich rede. Abgesehen davon ist der Niederrhein eine Region, die sich Wettbewerb und Innovation auf überaus vielfältige Weise stellt: Wurde sie früher nahezu ausschließlich mit der Textil- und Maschinenbauindustrie in Verbindung gebracht, so beherbergt sie heute viele unterschiedliche, hoch spezialisierte und insbesondere mittelständische Industriebetriebe, zum Beispiel im Elektronikbereich. Hier ist weiterhin Mut und Innovationskraft gefragt. Deshalb sind solche dramatischen Entwicklungen wie im Fall BenQ/Siemens Rückschläge, die kaum zu verdauen sind. Weitere Stärken des Niederrheins liegen im touristisch-kulturellen Bereich, ohne dass er zu den klassischen Tourismusregionen zählt. Auch dieser Zweig ist ausbaufähig.

Hans-Willi Körfges (SPD)

Keymis: Die Region Niederrhein ist so chancenreich, da sie zwischen den agilen und handelsfreudigen Holländern und dem im Bereich Industrie und Dienstleistung hoch entwickeltem Ruhrgebiet liegt. Zudem befindet sich der Niederrhein im Herzen Nordwesteuropas. Die Region läuft jedoch Gefahr, als reines Transitgebiet wahrgenommen zu werden. Die gesamte Diskussion über die Verkehrsinfrastruktur am Niederrhein – Stichwort Eiserner Rhein oder Betuwe-Linie – macht dies deutlich. Hier besteht tatsächlich noch erheblicher Nachholbedarf. Die Region hat jedoch wesentlich mehr zu bieten: Sie ist aus nordrhein-westfälischer Sicht unmittelbares Bindeglied zu Belgien und Holland. Daraus ergeben sich insbesondere auch Entwicklungschancen bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und im Austausch mit unseren europäischen Nachbarn. Konkret geht es immer darum, voneinander zu lernen. Dabei kommt den Niederrheinern ihre historisch gewachsene Weltoffenheit, Toleranz und Friedfertigkeit zugute.

Brockes: Der Niederrhein nimmt eine zentrale Mittlerposition zwischen den Ballungszentren Niederlande und Ruhrgebiet ein. Daraus ergibt sich eine Vielzahl an Entwicklungschancen, beispielsweise im Bereich Logistik. Wo wir stärker werden müssen, ist der Bereich der Forschung und Entwicklung. Zwar haben wir mit der Hochschule Niederrhein und der Uni Duisburg-Essen schon die Grundvoraussetzung gegeben. Trotzdem brauchen wir eine stärkere Cluster-Bildung. Überall dort, wo Wirtschaftszweige bereits stark sind, müssen wir auch den dazu gehörigen Forschungsbereich ausbauen. Konkret geht es um die Bereiche Nanotechnologie, Maschinenbau, Agro-Business und mobi-

le Kommunikation, auch wenn BenQ nicht die Erfolgsgeschichte geschrieben hat, die wir uns gewünscht haben. Es gibt jedoch Gegenbeispiele wie die IMST GmbH, die als Entwicklungshaus für Funksysteme und Mikroelektronik im Bereich Kamp-Lintfort ein gut funktionierendes Netzwerk aufgebaut hat. Wünschenswert wäre es, eine Hochschuldependance für den Agrobereich zum Beispiel in Straelen anzusiedeln.

Vom Niederrhein in die ganze Welt. Braucht die Region die Flughäfen in Weeze und Mönchengladbach?

Fasse: Die Flughäfen steigern die Wirtschaftskraft der Region. Im Flächenland NRW profitieren alle Regionen und Wirtschaftszweige von kurzen Wegen zum Flughafen und von den damit verbundenen Standortvorteilen. Kooperationen bieten hier die Möglichkeit der Stärkung im Wettbewerb. Der Landtag hat sich auf Antrag von CDU und FDP für den Fortbestand des Flughafens Weeze ausgesprochen. Er zählt mit 589.000 Passagieren in 2005 zu den größten Regionalflughäfen in Deutschland und bietet mehr als 250 Menschen Arbeit. Der Flughafen Mönchengladbach wird weiterhin im arbeitsteiligen Flughafensystem in NRW eine Rolle einnehmen. Seine Bedeutung hängt dabei wesentlich davon ab, inwieweit Kooperationen entwickelt werden können.

Oliver Keymis (GRÜNE)

Körfges: Mönchengladbach war zunächst ein Verkehrslandeplatz, der vorwiegend privaten Verkehrsinteressen gedient hat. Erst später rückte die Idee einer Zusammenarbeit mit dem Flughafen Düsseldorf in die politische Diskussion. Ziel dieser Überlegungen war es, den regionalen Flugverkehr auf den Standort Mönchengladbach zu konzentrieren, um neue Kapazitäten für Düsseldorf zu schaffen. Dieses Vorhaben halte ich nach wie vor für sinnvoll. Für den Flughafen Weeze stellt sich die Situation wieder anders dar: Hier geht es darum, mit den Low-Cost-Airlines ein ganz anderes Marktsegment zu bedienen. Es geht also weder in Mönchengladbach noch in Weeze darum, mit dem Standort Düsseldorf in Konkurrenz zu treten. Insbesondere Mönchengladbach soll der Entlastung des Düsseldorfer Flughafens dienen. Die Leistungsfähigkeit des Düsseldorfer Flughafens ist wichtig für ganz Nordrhein-Westfalen. Beide Flughäfen am Niederrhein haben also ihre Berechtigung.

Keymis: Den Flughafen in Mönchengladbach brauchen wir definitiv nicht! Den Airport in Weeze im Grunde genommen auch nicht. Mit Düsseldorf haben wir den drittgrößten Flughafen Deutschlands, der allerdings jetzt schon an Kapazitätsgrenzen stößt und auch nicht beliebig erweitert werden kann. Hier wird immer wieder Weeze als möglicher Ausweichflughafen ins Gespräch gebracht. Aus Sicht der Grünen verbieten sich diese Überlegungen allein schon aus Gründen der Dramatik des globalen Klimawandels. Ich bin darüber hinaus der Überzeugung, dass der Flugverkehr entgegen den Prognosen vieler Experten in Zukunft nicht mehr so stark zunehmen wird. Wir werden im Gegenteil gezwungen sein, den Luftverkehr wieder zurückzufahren, weil es uns sonst irgendwann zu warm werden wird. Zudem werden die Energiereserven knapper, der Preis für Kerosin wird steigen und spätestens dann wird sich die Frage, ob kleinere Flughäfen sinnvoll sind, erneut stellen. Weeze und Mönchengladbach werden spätestens dann keine Chance mehr haben, Düsseldorf hingegen, mit Rücksicht auf die Nachtruhe, schon.

Brockes: Mit Düsseldorf hat der Niederrhein einen großen Flughafen in unmittelbarer Nachbarschaft. Gleichwohl hat Weeze enormes Entwicklungspotenzial. Insbesondere für Low-Cost-Fluglinien passt Weeze sehr gut ins Portfolio. Mit Ryanair haben wir ja bereits einen starken Anbieter vor Ort. Darüber hinaus sehe ich auch Entwicklungschancen im Frachtflugverkehr – ein Standbein, dass in Düsseldorf relativ schwach entwickelt ist. Derzeit gilt es jedoch rechtliche Hürden zu überwinden: Das Oberverwaltungsgericht in Münster hat Anfang des Jahres die Genehmigung für die zivile Nutzung in Weeze aufgehoben. Diese Entscheidung ist mittlerweile vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig gelandet. Ich hoffe, dass diese Entscheidung gekippt wird und wir am Ende eine bestandsfeste Genehmigung für Weeze haben. Beim Flughafen Mönchengladbach hingegen bleibt die Frage des Bedarfs zu klären. Hier müssen wir den Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung abwarten.

Spätestens seit Hanns Dieter Hüsch gilt der Niederrheiner als Original. Wie lässt sich die Lebensphilosophie „des Niederrheiners" in wenigen Sätzen beschreiben?

Fasse: Langmut, Melancholie, Spitzbübigkeit und Sturheit – und noch vieles mehr – halten den Niederrheiner am Leben.

Dietmar Brockes (FDP)

Körfges: Sich auf wenige Sätze zu beschränken, fällt dem Niederrheiner schon schwer. Ansonsten haben wir einen relativ niedrigen Schwerpunkt, sind also schwer aus der Bahn zu werfen. Darüber hinaus haben wir so etwas wie Mutterwitz, sind weltoffen und trotzdem mit der Region eng verbunden. Der Rheinländer gilt ja aus Sicht der Westfalen als nicht sonderlich zuverlässig. Wir Niederrheiner empfinden uns da als die große Ausnahme.

Keymis: „Leben und leben lassen" – dieser Satz bringt die Lebensphilosophie der Niederrheiner, glaube ich, am besten auf den Punkt. „Jeder Doll ist anders", ebenfalls ein typisch niederrheinischer Spruch, beschreibt das gleiche tolerante Lebensgefühl. Auf den politischen Bereich bezogen ergibt sich daraus eine ganz andere Streitkultur. Dabei sind die Grenzen zwischen Toleranz und einem gewissen Maß an Gleichgültigkeit fließend. Aber wie „sacht" man am Niederrhein: „Et hätt noch immer joot jejange."

Brockes: Um mit Hüsch zu antworten: „Der Niederrheiner weiß nichts, kann aber alles erklären." Aber Scherz beiseite: Die Vorzüge des Niederrheiners liegen sicherlich in seiner Toleranz und Weltoffenheit. Gleichzeitig ist er aber auch heimatverbunden. Ich persönlich fühle mich am Niederrhein pudelwohl. Mich hat es daher auch nie in die Ferne gezogen. Das Weiteste war Düsseldorf, wo ich während meiner Ausbildung anderthalb Jahre gelebt habe.

Die Interviews führten Jürgen Knepper und Axel Bäumer.