

Tauziehen um den Airport beendet?

EU-Einreiseregulierung Die regionalen Weltmarktführer dürfen offenbar aufatmen: Wie diese Zeitung auf Nachfrage erfahren hat, können Geschäftspartner, die Nicht-Schengen-Bürger sind, vorerst weiter landen. Von Antonio De Mitri

Die Nachricht ist gerade einmal wenige Tage alt: „Mit Inbetriebnahme des EES werden die entsprechenden Grenzkontrollen an den als Grenzübergangsstelle zugelassenen Flugplätzen durch die Bundespolizei oder den mit den grenzpolizeilichen Aufgaben beauftragten Behörden wahrgenommen werden“, schreibt das Bundesinnenministerium in einer Stellungnahme an diese Zeitung. „Die Kontrolle des Non-Schengen Reiseverkehrs an diesen Flugplätzen bleibt damit weiterhin gewährleistet. Ein Verfahren, bei dem Hilfspolizeibeamte mit EES-konformen mobilen Abfertigungs-Endgeräten ausgestattet werden und diese bedienen, ist daher nicht erforderlich.“

Keine Hilfskräfte mehr

Was war geschehen? Hintergrund ist die bevorstehende Einführung des EU-weiten elektronischen Ein- und Ausreisensystems EES. Demnach müssen Bürger, die nicht aus dem Schengen-Raum stammen, bei der Einreise biometrische Daten wie Fingerabdrücke und Gesichtsbild abgeben – auch wenn sie geschäftlich unterwegs sind. Diese Daten dürfen in Deutschland nur von Beamten der Bundespolizei erfasst werden.

Das Problem: Kleinere Flugplätze setzen anstelle der Bundespolizisten vereidigte Hilfskräfte ein, die auch die Grenzabfertigung aus Ländern, die nicht zum Schengen-Raum gehören, in deren Auftrag erledigen. Derzeit müssen Bürger aus diesen Ländern vor dem Flug lediglich sogenannte erweiterte Fluggastdaten wie den Namen, die Reisepassnummer und das Geburtsdatum angeben. Mit dem EES ist diese Lösung hinfällig. Betroffen wären am Würth-Airport durchschnittlich 375 Nicht-Schengen-Flüge pro Jahr.

Angefangen hatten die Turbulenzen rund um das Thema mit einem Brief der Bundespolizeidirektion Stuttgart, der am 6. April beim Airport einging. Schon der Betreff des Einschreibens, das der Redaktion vorliegt, ließ bei den Verantwortlichen die Alarmglocken klingeln: „Aufhebung der Zulassung von Verkehrslandeplätzen als Grenzübergangsstelle“. Die Zulassung des Flugplatzes Schwäbisch Hall als Grenzübergangsstelle schein „in der Gesamtbewertung verwaltungswirtschaftlich nicht mehr gerechtfertigt“.

EU macht Druck

Dass die Bundespolizei ausgerechnet im April in der Sache aktiv wurde, war sicherlich kein Zufall. Die Europäische Kommission machte in ihrem wenige Tage später veröffentlichten Schengen-Statusbericht noch einmal offen Druck auf die Mitgliedstaaten. Denn die Einführung des neuen Systems ist schon seit Jahren geplant: „Zwar wurden im gesamten Schengen-Raum erhebliche Fortschritte erzielt“, heißt es. „Einige Mitgliedstaaten bleiben jedoch weiterhin zurück, insbesondere was die effektive Aus-



Maschinen auf dem Adolf-Würth-Airport in Schwäbisch Hall: Dort landen Manager auch aus dem Nicht-Schengen-Raum, um ihre Geschäftspartner bei den Weltmarktführern in der Region zu besuchen. Foto: Würth

rüstung der Grenzübergangsstellen betrifft.“ Gemeint war damit unter anderem Deutschland.

In ihrem Schreiben an den Würth-Airport stellt die Bundespolizei dementsprechend klar: Da der Einsatz von Hilfspolizeibeamten mit Einführung des EES nicht mehr möglich sei, müssten „bei Flügen aus oder in Non-Schengen-Staaten für jede Grenzkontrolle Beamte der Bundespolizeiinspektion Stuttgart entsandt werden.“ Dieses „höhere Maß an Ressourcen vorzuhalten“ schließt der Autor des Briefs aus. Und weiter: „Rückmeldung bis zum 24. April“ erbeten.

Heftiger Protest

Die kam prompt. Denn abgesehen von der reinen Sachlage, brachte die Verantwortlichen des Airports vor allem eine Formulierung auf die Palme: Angesichts der „moderaten Nutzung des Verkehrslandeplatzes als Grenzübergangsstelle“ würde dessen weiterer Betrieb durch die „Rücknahme der Zulassung als Grenzübergangsstelle nicht beeinträchtigt werden“. „Falsch“, konterte der Airport am 25. April: Der Flug-

platz sei eine „öffentliche Infrastruktureinrichtung für den allgemeinen, nationalen sowie internationalen Luftverkehr“. Daher sei „allein schon aus finanzieller Sicht jede einzelne Flugbewegung wichtig und wertvoll, um die enormen Betriebskosten“ zu decken. Auf Nachfrage bezifferte hierzu Airport-Geschäftsführer Peter Wohlleben die erwarteten Einnahmeausfälle wegen entgangener Lande- und Servicegebühren sowie Betankungen auf einen mittleren bis hohen sechsstelligen Betrag.

Viel schwerer für den regionalen Wirtschaftsstandort wögen jedoch die Konsequenzen für die ansässigen Weltmarktführer, die hier ihre Geschäftspartner aus dem Nicht-Schengen-Raum empfangen: „Die Flüge müssten nach Stuttgart oder Nürnberg ausweichen und dann nach Hall fortgesetzt werden.“ Aus Wohllebens Sicht bürokratischer Unsinn. Und: „Die Region der Weltmarktführer würde vom Weltmarkt abgeschnitten.“ Vertreter der regionalen Wirtschaft protestierten heftig gegen die drohende Schließung und wandten sich an die

IHK Heilbronn-Franken. Die Kammer leitete – wie zahlreiche andere in Deutschland – die Bedenken an die Dachorganisation, die Deutsche Industrie- und Handelskammer (DIHK), weiter.

„Die Region der Weltmarktführer würde vom Weltmarkt abgeschnitten.“

Peter Wohlleben
Geschäftsführer Würth-Airport

Von dort hieß es auf Anfrage: „Durch die Neuregelung darf es nicht zu einer weiteren Benachteiligung der Regionalflughäfen kommen.“ Die DIHK thematisierte dies auf allen Ebenen mit politischen Entscheidungsträgern und dringe auf sinnvolle Lösungen. Dazu gebe es eine enge Abstimmung mit den Fachverbänden und den regionalen IHKs, um die Kräfte zu bündeln. „Ziel aller Initiativen ist es, die Regionalflughäfen als wichtigen Teil der bundesweiten Verkehrsinfrastruktur zu stärken und sie im Wettbewerb mit den großen, internationalen Drehkreuzen nicht zu benachteiligen.“

Bullinger: „Undenkbar“

Für den Würth-Airport hatte sich zuletzt auch Schwäbisch Halls Oberbürgermeister Daniel Bullinger eingeschaltet. Erst Mitte August schrieb er der Bundespolizei in einer Stellungnahme: „Eine Rücknahme der Zulassung des Verkehrslandeplatzes Schwäbisch Hall als Grenzübergangsstelle ist für uns undenkbar. So sind bei

uns zahlreiche Weltmarktführer beheimatet, die im internationalen Wettbewerb stehen und unseren regionalen Wirtschaftsstandort stärken.“

Der Airport sei eine wichtige Säule dieser Unternehmen. „Wir möchten somit ausdrücklich daran festhalten, dass der Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall weiterhin als zugelassene Grenzübergangsstelle ausgewiesen bleibt und eine unmittelbare Ein- und Ausreise in/aus den/dem Geltungsbereich der Schengen-Staaten ermöglicht.“

Noch offene Fragen

Auf einen offiziellen Termin für eine Inbetriebnahme hat sich die EU-Kommission übrigens noch nicht festgelegt. Aktuell wird nach vorliegender Auskunft des Bundesinnenministeriums (BMI) mit dem 10. November 2024 geplant. Auf die Rückfrage, wie die Bundespolizeiinspektion Stuttgart auf Dauer konkret den Personaleinsatz vor Ort bei Non-Schengen-Einreisen sicherstellen soll, lag bei Redaktionsschluss keine Stellungnahme vor.

Würth-Airport-Chef Peter Wohlleben äußerte sich in einer ersten Reaktion zunächst einmal zurückhaltend: „Ich interpretiere die Aussage des BMI so, dass die tatsächliche Inbetriebnahme des EES zunächst keine Auswirkung auf die Zulassung der Verkehrslandeplätze als Grenzübergangsstelle hat. Die Frage, ob dieser Status grundsätzlich aufrechterhalten bleibt, wird nicht beantwortet. Wir bleiben weiterhin mit den zuständigen Behörden in Kontakt und setzen uns für eine dauerhafte Lösung im Sinne unserer Kunden ein.“

Würth nimmt Stellung zu einer drohenden Schließung

Welche Tragweite der Wegfall der Einreisen von Geschäftspartnern hätte, unterstreicht die Pressestelle von Würth in einer Stellungnahme gegenüber dieser Zeitung: „Eine Schließung der Grenzübergangsstelle hätte zur Folge, dass ein sehr großer Teil

dieser Flüge auf andere internationale Flughäfen verlagert beziehungsweise auf diesen Flughäfen Zwischenstopps eingelegt werden müssten. Die nächstgelegenen Flughäfen Stuttgart und Nürnberg sind mit 120 und 145 Kilometern be-

ziehungsweise Frankfurt am Main mit nahezu 200 Kilometern nur über die stark befahrenen und staureichen Autobahnen zu erreichen. Zudem würden sich an den großen Flughäfen die bereits bestehenden Kapazitätsengpässe massiv verstärken.“