

NGZ: 23.11.2005!

Dämpfer für die Flugplatz-Lobby

VON FRANK KIRSCHSTEIN

RHEIN-KREIS NEUSS Für die Befürworter eines Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach war es Wasser auf die Mühlen: Die Deutsche Bank, so freute sich in der vergangenen Woche der Mönchengladbacher CDU-Bundestagsabgeordnete Dr. Günter Krings, beurteile Investitionen in den Flugplatz positiv. Im Gegensatz zu den meisten Ausbauprojekten an Regionalflughäfen in Deutschland komme die Deutsche Bank in einem am 3. November veröffentlichten Gutachten zu dem Schluss, dass es Sinn mache, Mönchengladbach stärker zu nutzen (die NGZ berichtete). IHK-Vizepräsident Wolfgang Stromps sieht in Mönchengladbach bereits die „dritte Startbahn für Düsseldorf“, da der Airport in der Landeshauptstadt trotz der jüngsten Kapazitätserweiterung bald wieder an seine Grenzen stoßen werde: „Wir sind außerordentlich froh, dass eine unabhängige Studie unsere Argumentation sowohl im Gebietsentwicklungsplan-Änderungsverfahren als auch im Planfeststellungsverfahren nachdrücklich bestätigt.“

„Falsch interpretiert“

Ob die ungeteilte Freude Stromps' anhält, bleibt allerdings abzuwarten. Aus Frankfurt gibt es nämlich einen deutlichen Dämpfer für die Flughafen-Lobby: „Wer unsere Aussage, dass Mönchengladbach als Entlastung für Düsseldorf dienen könnte, für ein Votum zugunsten eines Ausbaus des Flugplatzes hält, interpretiert uns falsch“, sagt Eric Heymann, bei der Deutschen Bank Research zuständig für den Bereich Verkehrspolitik. Die Flughafendichte sei gerade in Nordrhein-Westfalen besonders groß. Ob ein Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach für großes Fluggerät vor diesem Hintergrund Sinn mache, müsse erst im Detail geprüft werden. Eine Entlastung für Düsseldorf sei unter Umständen schon gegeben, wenn Privat- und Sportflieger konsequent in Mönchengladbach starten und landen würden. Angesichts bestehender Alternativen stelle sich, so Heymann, die Frage, ob mit Mönchengladbach der richtige Flugplatz im Fokus stehe.

Den Blick auf Weeze lenken

„Letztlich geht es doch um den Charterflugverkehr“, sagt der DB Research-Experte und lenkt den Blick auf den Flughafen Weeze am Niederrhein. Dort könnten – ohne große Investitionen – vor allem Ferienflieger starten: „In Weeze kann auch eine Boeing 737 starten oder landen“, sagt Heymann. Um die Situation im Detail beurteilen zu können, verfüge sein Institut jedoch über zu wenig Informationen.

Für die Gegner eines Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach sind die relativierenden Nachrichten aus Frankfurt ein positives Signal. Martin Rothe, Vorsitzender der Bürgerinitiative Airpeace, zum Beispiel sieht sich und seine Mitglieder in der Ablehnung des Flugplatzausbaus bestätigt.

Bereits im Rahmen des Erörterungstermins im Sommer hatten die Flughafengegner neben Sicherheitsbedenken und zusätzlicher Lärmbelästigung auch Zweifel an der Wirtschaftlichkeit eines erweiterten Flugplatzes Mönchengladbach als Argument gegen eine längere Start- und Landebahn ins Feld geführt. Schon weil gleichzeitige Starts und Landungen in Mönchengladbach und Düsseldorf aus Sicherheitsgründen nicht ununterbrochen möglich seien, stelle sich die Frage nach der Wirtschaftlichkeit.