

Flughafen MG droht das Aus

Nachdem das Gericht dem Flughafen **Düsseldorf** mehr Flugbewegungen ermöglicht hat, ist eine längere **Startbahn** für Mönchengladbach jetzt so gut wie ausgeschlossen. Das bedeutet langfristig das Ende dieses Regionalflughafens.

VON THOMAS REISENER

DÜSSELDORF Seit Jahren kämpft der Flughafen Mönchengladbach für eine längere Start- und Landebahn, um sein langfristiges Überleben zu sichern. Das Urteil, mit dem das Oberverwaltungsgericht Münster (OVG) dem Flughafen Düsseldorf gestern deutlich mehr Wachstum ermöglicht hat, bedeutet indirekt aber das Todesurteil für genau diese Bemühungen.

Denn das wichtigste Argument der Befürworter eines längeren Runways in Mönchengladbach war bislang die Entlastungsfunktion, die Mönchengladbach für den aus allen Nähten platzenden Flughafen in Düsseldorf übernehmen müsse. Wie unsere Zeitung gestern erfuhr, sind die obersten Entscheidungsgremien nach dem OVG-Urteil jetzt aber nicht mehr bereit, dieses Argument gelten zu lassen. „Die längere Startbahn für Mönchengladbach ist definitiv vom Tisch, das Planfeststellungsverfahren wird eingestellt“, hieß es gestern in Kreisen, die bestens über den komplizierten Entscheidungsprozess um die Mönchengladbacher Startbahn informiert sind.

Das Aus für die längere Startbahn in Mönchengladbach bedeutet langfristig aber vermutlich auch das Aus für den ganzen Flughafen. Wirtschaftlich ohnehin mit dem Rücken zur Wand, kann Mönchengladbach mit seiner 1200 Meter langen Startbahn schon heute kaum noch punkten. Denn in Zeiten verschärften Wettbewerbs und teuren Kerosins rüsten sämtliche Fluggesellschaften ihre Flotte nach streng wirtschaftlichen Kriterien um. Und



Die **Startbahn** in **Mönchengladbach** ist nur 1200 Meter lang. Zu kurz für großes Fluggerät.

FOTO: DETLEF ILGNER

wirtschaftlich heißt bei Flugzeugen vor allem eins: groß. Großes Fluggerät aber braucht lange Startbahnen von über 2000 Metern.

Die seit gestern auch rechtlich abgesicherten neuen Wachstumsmöglichkeiten für den Düsseldorfer Flughafen riefen gestern unterschiedliche Reaktionen hervor. „Jetzt haben wir endlich die Planungssicherheit, die wir brauchen“, sagte Air-Berlin-Chef Joachim Hunold gegenüber unserer Zeitung. LTU-Chef Jürgen Marbach, der Düsseldorf unter dem Dach der Air Berlin zu einem internationalen Luft-Drehkreuz ausbauen will (wir berichteten), sagte:

INFO

Die Kläger

Gegen die Betriebsgenehmigung für den Düsseldorfer Flughafen, die fast 10 000 zusätzliche Flugbewegungen ermöglicht, hatten die **Städte** Essen, Kaarst, Meerbusch, Mühlheim, Neuss und Ratingen sowie 14 Privatpersonen geklagt. Da der Streitstoff weitgehend übereinstimmte, hat das Gericht das Verfahren gebündelt.

Noch **nicht entschieden** sind die Klagen der Stadt Krefeld und weiterer Privatpersonen.

„Mich freut vor allem die Begründung des Urteils. Das Gericht hat die enorme Bedeutung dieses Flughafens für das ganze Land bestätigt.“ Hätte das Gericht die von NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) erweiterte Betriebsgenehmigung wieder kassiert, „hätten bei der LTU vier bis fünf Langstrecken und einige Mittelstrecken auf der Kippe gestanden“, so Marbach. Ein Sprecher der Lufthansa, die von Düsseldorf inzwischen 50 Non-Stop-Ziele anfliegt, sagte: „Wir wollen in Düsseldorf gerne weiter wachsen. Diese Möglichkeit ist jetzt gegeben.“

Oliver Wittke bilanzierte „seine“ liberalere Betriebsgenehmigung für Düsseldorf gegenüber unserer Zeitung so: „Sieben Prozent Wachstum, eine Million mehr Passagiere, 1000 zusätzliche Arbeitsplätze und 25000 zusätzliche Starts und Landungen.“ Diese Zahlen zeigten, wie sehr die von ihm gekippten Restriktionen das Wachstum der Region behindert hätten. Der Verkehrsminister betonte aber, dass er stets auch die Interessen der Anwohner berücksichtigt habe, indem er zum Beispiel besonders laute Flugzeuge von Düsseldorf ferngehalten habe.

Christoph Lange, Sprecher des Vereins „Bürger gegen Fluglärm“, bedauerte, dass es bis heute keine Lärmberechnung gebe, in der die Auswirkungen der erweiterten Betriebserlaubnis untersucht worden seien. „Insofern kann auch vor Gericht gar keine seriöse Abwägung von Interessen stattgefunden haben“, so Lange. Im übrigen halte der Flughafen sich in der Praxis ohnehin nicht an die vorgegebenen Limits.