

Gladbach: Flug ins Ungewisse

Um den **Regionalflughafen Mönchengladbach** wird's zunehmend einsam. Verkehrsminister Wittke will sich nicht für eine längere Landebahn verwenden, CDU-Fraktions-Vize Weisbrich sieht das Aus kommen.

VON THOMAS WELS

DÜSSELDORF/MÖNCHENGLADBACH Für den Flughafen Mönchengladbach stehen die Signale auf Dunkel-Orange. Noch kämpfen die Befürworter eines Ausbaus der Landebahn tapfer, doch die jüngste Entscheidung des Regionalrats, die mit Stimmgleichheit denkbar knapp die nötige Änderung des Gebietsentwicklungsplans stoppte, könnte das Schicksal des Regionalflughafens besiegelt haben.

Die Hoffnung jedenfalls, Landesverkehrsminister Oliver Wittke (CDU) werde Kraft seines Amtes einen neuen Landesentwicklungsplan aufstellen und sich für den Flughafen MG verwenden, ist geplatzt. „Wir können mit der Entscheidung gut leben“, sagt Wittkes Sprecher. Im übrigen stehe die schwarz-gelbe Landesregierung zum Luftfahrtkonzept 2010 der rot-grünen Regierung, und dort war nur von einem Ausbau der Landebahn auf 1440 Meter die Rede.

Das aber ist für einen ökonomischen Betrieb zu kurz. Mit der 1200-Meter-Bahn sei der Flughafen nicht wirtschaftlich zu betreiben, sagt Flughafen-Chef Hans-Günter Zerbe. Die Landebahn sei nur für Maschinen mit bis zu 50 Plätzen nutzbar, „der Betrieb ist einfach teurer als mit Großraumjets.“

Chronik eines Absturzes: Zu den Hochzeiten Ende der 90-er Jahre, als Air Berlin und Debonair von Mönchengladbach aus starteten, zählte der Airport 200 000 Passagiere, vor 2003 waren es dank Air Berlin an die 180 000. Dann stellte auch Air Berlin den MG-Verkehr ein: „Dieses Jahr dürften es im Linienverkehr 3000 Passagiere sein“, so Zerbe.

Und das wiederum bedeutet rund fünf Millionen Euro Verlust im Jahr. Die allerdings bleiben beim Flughafen Düsseldorf hängen: Bis 2010 gilt ein Beherrschungsvertrag, der die Düsseldorfer zur vollen Verlustübernahme verpflichtet. Viel



Hoch hinaus – am **Airport Mönchengladbach** derart kaum mehr als ein frommer Wunsch.

FOTO: DETLEF IJGNER

INFO

Weeze und Düsseldorf?

Neben dem **Regionalflughafen Mönchengladbach** ist in der Umgebung Düsseldorfs Weeze angesiedelt. Lokalpolitiker sollen sich aus Sorge um die Wettbewerbsfähigkeit des Airports in Weeze gegen MG ausgesprochen haben. Zudem gibt's Spekulationen über Kooperationen. Dazu Düsseldorfs OB **Erwin**: „Das kommt aus dem politischen Raum, von den Betreibern in Weeze war keiner bei mir.“ Die Bedingungen für einen Besuch: Kostendeckende Landegeühren, Businessplan für fünf Jahre, ein Geschäftsmodell, das die Kapitalkosten plus Rendite bringt.

Geld, das einem den Spaß am Fliegen nehmen kann.

„Das ist ganz klar eine werthaltige Beteiligung“, sagt hingegen Joachim Erwin (CDU), Aufsichtsratschef von Düsseldorf International und Aufsichtsrats-Vizechef beim Flughafen Mönchengladbach, der zu 70 Prozent dem Flughafen der Landeshauptstadt gehört. Das klingt überzeugt. Auch sei er sicher, dass eine Gesellschaft zu finden ist, die Mönchengladbach anfliegt. Allerdings: Erwin leitete als Vorsitzender die Sitzung des Regionalrates, in der ein Befürworter zehn Minuten vor Abstimmung den Saal verließ – und in ein Flugzeug stieg. Das ist Stoff, aus dem Legenden sind. Und nun? „Wir Gesellschafter werden uns über die Situation beraten“, so Erwin. „Wir haben ein

Recht auf Rechtssicherheit“, sagt Zerbe, der die Prüfung von Rechtsmitteln ankündigt. „Die wirtschaftliche Situation ist nicht erträglich, das muss irgendwann zur Entscheidung kommen“, legt Christian Weisbrich, Vizechef der CDU-Landtagsfraktion, das Ende nahe. Reiner Brandts (CDU), Mönchengladbacher Ratsherr im Regionalrat, hofft: „Es läuft noch das Planfeststellungsverfahren, wenn die Bezirksregierung grünes Licht gibt, muss der Gebietsentwicklungsplan neu angegangen werden.“ Für den ehemaligen Flughafen-Manager Hans-Joachim Peters das einzig Vernünftige: Die Billigflieger hätten 400 neue Flugzeuge bestellt, die bis 2015 eine Heimat suchten. „Die Frage ist: Will man am Wachstum teilhaben oder nicht?“