

Landeplatz für Hobbyflieger

LUFTVERKEHR Der Gladbacher Flughafen wird nicht ausgebaut. Dort will man das nicht wahrhaben.

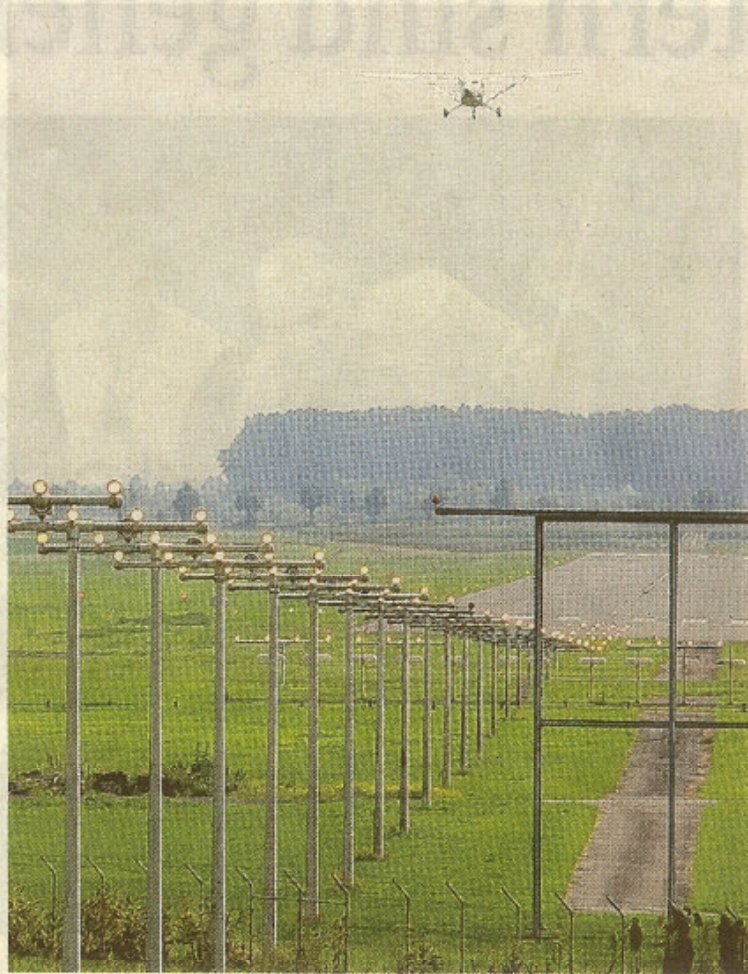
Von Roland Busch

Mönchengladbach. Zwei Jahre, zwei Monate, zwölf Tage: So lange haben mehr als 22 000 Menschen nach der öffentlichen Erörterung auf eine Entscheidung über ihre Einwendungen gegen die Pläne zum Ausbau des Mönchengladbacher Verkehrslandeplatzes zu einem Regionalflughafen gewartet. Jetzt liegt das Ergebnis vor: Es gibt keine Entscheidung. Sang- und klanglos hat die Flughafen GmbH ihren Antrag auf Bau einer Start- und Landebahn von 2400 Metern Länge zurückgezogen – nachdem die Bezirksregierung zuvor Ablehnung signalisiert hatte.

Doch völlig geschlagen gibt man sich in Gladbach nicht und will einen neuen Anlauf für eine nun noch 1850 Meter (statt bisher 1400 Meter) lange Landebahn starten, hieß es gestern im Verkehrsausschuss des Regionalrates. Das sorgte sogleich für Ärger mit dem Flughafen Düsseldorf, Haupteigner des Gladbacher Landeplatzes: Geschäftsführer Hans-Joachim-Peters habe eigenmächtig gehandelt, man prüfe disziplinarrechtliche Schritte und Ersatzansprüche gegen ihn. „Wir tragen das neu initiierte Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Startbahn nicht mit“, so Thomas Schnalke, Geschäftsführer des Düsseldorfer Flughafens.

In Mönchengladbach gibt es keine garantierten Abflugzeiten

Den Ausbaugesnern dürfte der Hickhack gleich sein, sie haben sich mit ihren Argumenten gegen den Ausbau durchgesetzt: Zwar ist die Sicherheit in der Luft gewährleistet, doch durch die Nähe zum Düsseldorfer Airport wären Maschinen aus Gladbach stets nachgeordnet. Wartezeiten und



In Mönchengladbach werden wohl in Zukunft nur noch kleine Propellermaschinen landen. Für Jets ist die Start- und Landebahn zu kurz. Foto: Reimann

ein damit nicht garantierter Flugplan wären die Folge. Gegen den Ausbau spricht auch die fehlende Akzeptanz in der Bevölkerung. Große Bürgerinitiativen sind dagegen, auch Nachbarstädte wie Korschenbroich und Willich hatten Klagen angekündigt. Wichtigster Punkt: der wirtschaftliche Bedarf. Galt Mönchengladbach in der Vergangenheit als Ausweichflughafen für den Airport der Landeshauptstadt, fällt dieses Argument weg, seit die Gerichte dem Flughafen Düsseldorf Kapazitätsausweitungen zugebilligt haben. Zudem hat sich in der Zwischenzeit der Ex-Militärflughafen Weeze zu einem Regionalairport Niederrhein entwickelt.

In den 90er Jahren hatte der Gladbacher Verkehrslandeplatz einen Aufschwung erlebt. Kleine Turbopropmaschinen hoben hier ab, vor allem Geschäftsreisende

nutzten den Flughafen der kurzen Wege. Dann sattelten die Gesellschaften auf Jets um – und für die war die Landebahn zu kurz. Ein kurzes Zwischenhoch brachte 2003 Air Berlin. Es ging in Zentren wie London, 192 000 Passagiere hoben in einem Jahr ab. Doch dann konnte die Fluggesellschaft nach Düsseldorf wechseln – Gladbach blutete aus. Nur noch eine Verbindung nach Usedom gibt es, die läuft im Oktober aus. Rund 31 000 Fluggäste im vergangenen Jahr rekrutierten sich vor allem aus Hobbypiloten mit ihren Propellermaschinen und der ansässigen Flugschule.

In der Luftverkehrskonzeption des Landes spielt Gladbach schon länger keine Rolle mehr. Landesverkehrsminister Oliver Wittke: „Wir wollen internationale Flughäfen fördern.“

FLUGHAFEN MG

HISTORIE Der Flughafen Mönchengladbach heißt offiziell nur Verkehrslandeplatz. 1955 gab es den ersten Segelflugstart auf einer Grasbahn. 1973 wurde die 1200 Meter lange Start- und Landebahn in Betrieb genommen.

BETREIBER Anteilseigner sind der Flughafen Düsseldorf (70 %) und das Gladbacher Versorgungsunternehmen NVV AG (30%). Jährlicher Verlust: etwa fünf Millionen Euro.

FLÜGE 2006 gab es 43 694 Flugbewegungen mit 31 237 Passagieren. Dies resultiert vor allem aus der Flugschule. Linienflug findet praktisch nicht mehr statt.

KOMMENTAR

Von Roland Busch



Luftverkehr neu geordnet

Die Entscheidung ist eindeutig: Kein Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach. Das ist ein Verdienst von Verkehrsminister Wittke. Er hat den Luftverkehr in NRW neu geordnet, dem Airport Düsseldorf Wachstumspotenziale ermöglicht und Kirchturnspolitikern eine klare Absage erteilt. Dieser Weg ist eindeutig und richtig – er war längst überfällig. Denn die demokratischen Spielregeln haben Schaden genommen. Man darf 22 000 Menschen, die sich über ihre Eingaben aktiv am Entscheidungsprozess beteiligt haben, nicht jahrelang verströben. Auch der Versuch, das ablehnende Votum des Regionalrates zu umgehen, ist höchst bedenklich. Wittke hat dies geradegerückt. Jetzt allerdings braucht die wirtschaftlich gebeutelte Stadt Mönchengladbach aber an anderer Stelle Unterstützung durch das Land.

roland.busch@wz-plus.de