



Verkehrslandeplatz Mönchengladbach: die Ausbaupläne bleiben umstritten, eine Wirtschaftlichkeit ist nicht in Sicht.

Foto: Reimann

# Kein Ersatz für Düsseldorf

In Mönchengladbach hofft man weiter auf den Ausbau des Flughafens. Die Pläne sollen weitergeführt werden, Aussicht auf Wirtschaftlichkeit besteht aber nicht.

Von Roland Busch

**Mönchengladbach.** In Gladbach wird gejubelt. Oberbürgermeister Norbert Bude (SPD) spricht von einem ganz wichtigen Schritt für den Ausbau des Flughafens, der Förderverein des Verkehrslandeplatzes sieht den Bedarf Mönchengladbachs als Entlastungsflughafen für Düsseldorf festgelegt. CDU-Politiker Reiner Brandts hält es für an der Zeit, dass der Regionalrat jetzt die notwendige Änderung des Gebietsentwicklungsplanes wieder auf die Tagesordnung hebt.

Doch was ist der Anlass für die Euphorie in Reihen der Befürworter des Flughafen-Ausbaus an der Niers?

Es geht um eine Entscheidung der Gesellschafterversammlung des Düsseldorfer Flughafens. 50 Prozent des Airports gehören der Landeshauptstadt, 50 Prozent dem Unternehmen Hochtief. Öffentlich lagen beide Seiten seit längerem im Clinch, was die Zukunft des Gladbacher Verkehrslandeplatzes angeht. Der gehört zu 70 Prozent dem Düsseldorfer

Flughafen. Während die Landeshauptstadt Gladbach gerne als Ausweichbahn für Düsseldorf hätte, ist Hochtief strikt gegen das auf 100 Millionen Euro taxierte Ausbauprojekt. Die Essener sehen keine Wirtschaftlichkeit in den Plänen.

Ein Schlichter war eingeschaltet worden, der zwischen Düsseldorfs Oberbürgermeister Erwin und Hochtief vermitteln sollte: der Henkel-Aufsichtsratschef Albrecht Woeste. Der hatte einen Schiedsspruch entwickelt - und diesem Schiedsspruch stimmten Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung nun einvernehmlich zu. Und ebendiese Einigung löste in Mönchengladbach besagte Freudenstränge aus.

Doch was steht eigentlich drin in diesem Schiedsspruch? Der Kernsatz des Woeste-Papiers lautet: „Ich empfehle, das Genehmigungsverfahren durch eine positive Stellungnahme zu begleiten, um alle Optionen für den Flughafen Mönchengladbach und den Flughafen Düsseldorf offen zu halten und mit einer Investitionsentscheidung so lange zu warten,

bis abzusehen ist, wie sich der Flugverkehr und die Nachfrage entwickeln, welche Möglichkeiten der Flughafen Düsseldorf noch bekommt und ob sich daraus eine Konstellation ergibt, die die Investition aus wirtschaftlichen Gründen rechtfertigt.“

Woeste sagt in seinem Papier ganz klar, dass die Politik einem Ausbau des Düsseldorfer Flughafens immer den Vorrang einräumen müsse; in der Landeshauptstadt solle man sich um eine Verlängerung und die volle Parallelnutzung beider Startbahnen kümmern. Ein Ausbau in Mönchengladbach sei kein Ersatz für den weiteren Ausbau des Düsseldorfer Flughafens.

Mit dieser Stellungnahme der Flughafeneigentümer kann nun das Planfeststellungsverfahren der Düsseldorfer Bezirksregie-

rung fortgesetzt werden. Sie hat darüber zu entscheiden, ob der Bau einer neuen, 2400 Meter langen Start- und Landebahn und eines aufwändigen Flughafen terminals aus planungsrechtlicher Sicht in Ordnung ist. Geprüft werden muss darüber hinaus der Bedarf und die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sowie die Lärmverträglichkeit. Über 22 000 Einwendungen hatte es gegen die Ausbaupläne gegeben. Wegen der Uneinigkeit beim Flughafeneigentümer war die Entscheidung ausgesetzt worden. Politisch hatte der Regionalrat den Ausbauplänen für den Gladbacher Flughafen eine Absage erteilt. Er hatte eine entsprechende Änderung des Gebietsentwicklungsplanes, unabdingbare Voraussetzung, abgelehnt.

► **Kommentar**

## FLUGHAFEN MÖNCHENGLADBACH

► Der Flughafen Mönchengladbach gehört zu 70 Prozent dem Düsseldorfer Flughafen. 30 Prozent hält die Mönchengladbacher NVV AG.

► Aufsichtsratsvorsitzender des Düsseldorfer Flughafens ist Oberbürgermeister Joachim Erwin (CDU). Er ist auch Vorsitzender des Regionalrates.

► Der Flughafen erwirtschaftet jährlich ein Minus von etwa fünf Millionen Euro.

► Die 1200 Meter lange Startbahn soll neu gebaut und 2400 Meter lang werden. Dazu soll ein neuer Terminal errichtet werden, über den bis zu 2,8 Millionen Passagiere jährlich abgefertigt werden können.

## AUSBAUPLÄNE ZU DEN AKTEN LEGEN

(rb) Ohne Änderung des Gebietsentwicklungsplanes kann es keinen Ausbau des Gladbacher Flughafens geben. Diese Änderung hatte der Regionalrat vor einem Jahr abgelehnt. Seitdem bemühen sich immer wieder Politiker aus Düsseldorf und Mönchengladbach, das Thema erneut auf die Tagesordnung zu bringen. „Dies entspricht nicht demokratischen Prinzipien und ist nicht zulässig“, sagt der Willicher Bürgermeister Josef Heyes (CDU).

Unterstützung erhält er vom Kreis Viersener Bundestagsabgeordneten Uwe Schummer (CDU). Ein solches Verfahren sei demokratisch unwürdig, „es können Abstimmungen nicht so oft wiederholt werden, bis einer Gruppe des Regionalrates das Abstimmungsergebnis passt.“

Die Diskussion über den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach solle stattdessen zu den Akten gelegt werden. NRW sei das Land mit den meis-

ten Regionalflughäfen. Es gehe darum, wenige effiziente Großflughäfen zu schaffen, die kooperieren. Dies sei auch mit den Flughäfen Düsseldorf, Köln und als weitere Option Weeze/Niederrhein möglich.

Für die regionale Wirtschaftsförderung sei es wichtig, nun Klarheit für die Städte und Gemeinden zu bekommen, damit sie neue Konzepte mit Perspektiven entwickeln können, so der CDU-Bundestagsabgeordnete.



Bundestagsabgeordneter Uwe Schummer (CDU): Flughafenpläne Gladbach ad acta legen.