

Job-Angst am Flughafen

AUSBAUPLÄNE Die Düsseldorfer steigen aus dem Cockpit – jetzt gehen die Lichter wohl ganz aus.

Von Herbert Baumann

Mönchengladbach. Ganz so überraschend kam die Absage nicht. Gestern, im nichtöffentlich tagenden Aufsichtsrat, haben die Düsseldorfer den Flughafen-Kooperationsvertrag mit ihrem Partner Niederrheinische Versorgung und Verkehr AG (NVV) gekündigt. Das bedeutet: Der seit Jahren dahindümpelnde Gladbacher Flughafen wird nicht zum Airport für Geschäftsflieger, Lufttaxis usw. ausgebaut. „Das würde zu einer Konkurrenz für unseren Düsseldorfer Flughafen“, sagt Christoph Blume.

Er ist Aufsichtsratschef der Flughafengesellschaft Mönchengladbach (FMG), an der der Lohausener Airport mit 70 Prozent beteiligt ist, die NVV AG mit knapp 30 Prozent. Blume war es auch, der in der Sitzung des Aufsichtsgremiums die Katze aus dem Sack ließ. NVV-Chef Friedhelm Kirchhartz sagt: „Ich bin maßlos enttäuscht, das ist wie ein Begräbnis für den Flughafen MG.“ Die Projektion Ausbau sei eine Chance für Gladbach und die Region gewesen.

Vor einem Jahr wurden Ausbaupläne beschlossen

Vor einem Jahr hatten Vertreter des Düsseldorfer Flughafens und der NVV mit politischem Segen die Ausbaupläne beschlossen: Geschäftsleute, die im Jet ab Newark abheben, Lufttaxis, die mal eben Güter zum Kunden fliegen – so sollte der, weil nix los, hohe Verluste machende Mini-Airport auf Kurs gebracht werden.

Zuvor waren höher gesteckte Ausbaupläne im Düsseldorfer



Winter-Idylle gestern Abend am Gladbacher Flughafen. Doch hier gehen die Lichter wohl bald ganz aus. Foto: Jörg Knappe

Regionar gescheitert. Die jetzigen, von Düsseldorf fallen gelassenen Pläne sollten bis zu 20 Millionen Euro kosten. Die Start-/Landebahn wäre auf rund 1850 Meter verlängert werden. Die NVV hätte, sagt Kirchhartz, im Rahmen des Gesellschafter-Anteils mitbezahlt. Mehr sei nicht drin.

Dass Blume das Gladbacher Cockpit verließ, hängt angeblich mit einem Gutachten zusammen, das seit Ende November in den Düsseldorfer Flughafenbüros liegt und von der Deutschen Flugsicherung (DFS) für viel Geld formuliert wurde. Darin kommen die DFS-Experten zu dem – aus Gladbacher Sicht nicht überraschenden – Ergebnis, dass ein „Business-Flughafen“ Mönchengladbach der geschäftlichen Entwicklung in Lohausen abträglich sei.

Anders formuliert: Die Düsseldorfer wollen auf keinen Geld bringenden Slot verzichten,

wenngleich sie Gladbach immer in der Funktion des Satelliten gesehen haben, der kleineres Fluggerät aufnimmt.

Blume folgert aus dem Gutachter-Papier: „Ein Ausbau hätte in Düsseldorf zu Kapazitätseinschränkungen geführt, außerdem hätten sich die Anflugsektoren beider Flughafen gekreuzt.“

Und wie geht es an der Niers weiter? Die rund 50 Mitarbeiter der FMG bangen jetzt noch intensiver um ihre Jobs, wenngleich Kirchhartz versichert, dass es Anfang des neuen Jahres zwischen Gladbach und Düsseldorf Gespräche geben wird über „eine neue Kooperationsbasis“.

Schließlich verfügt man über eine intakte, aber wenig genutzte Infrastruktur wie Flugpiste und Terminal.

Insgesamt arbeiten am Gladbacher-Flughafen rund 250 Menschen – ob in Flugschulen oder in der RAS-Flugzeugwartungsfirma.

■ VERKEHRSLANDEPLATZ

FLUGHAFEN Offiziell heißt der Flughafen Verkehrslandeplatz Mönchengladbach. Er sollte zum Regionalflyerflughafen ausgebaut werden und für Geschäftsflüge dienen. Dabei hätte er auch Ausweichflughafen für Düsseldorf sein sollen.

GESELLSCHAFT Der Flughafen Düsseldorf hält 70 Prozent der Gesellschafteranteile in Mönchengladbach, die NVV AG knapp 30 Prozent.

Die Düsseldorfer Flughafen GmbH hat bislang in Gladbach per Verlustübernahme mehr als 60 Millionen Euro gelassen. Sie übernimmt noch bis Ende 2010 die dort entstehenden jährlichen Defizite von gut fünf Millionen Euro. Danach ist wohl Schluss.

nicht aber in Flugrichtung
13. Flughöhen unterschied
= 800m

B

„Das ist eine Katastrophe“

FLUGHAFEN Der Förderverein greift die Düsseldorfer an und fordert, „neue Partner zu suchen“.

Von Herbert Baumann

Ruth Witteler-Koch ist außer sich. Die frühere FDP-Landtagsabgeordnete ist Vorsitzende des „Fördervereins Flughafen Mönchengladbach“. Und in dieser Funktion könne sie nur wütend sein, sagt sie der WZ. Auslöser dieser Wut ist die Ankündigung der Düsseldorfer Flughafen GmbH, sich am geplanten Ausbau des Mini-Airports in der Neuwerker Donk zum Business-Flughafen u.a. für Geschäftsflieger nicht mehr zu beteiligen (die WZ berichtete).

Heute Morgen wollen die wackeren Vorstandsmitglieder des Vereins pro Flughafen die neue Situation beraten. Doch vorab ist für Witteler-Koch eines klar: „Die in Düsseldorf tun alles, um Gladbach klein zu halten.“ Man merke den Zweck und sei verstimmt. „Das ist für uns eine Katastrophe und macht uns ohnmächtig“, sagt die Liberale.



Easy und schnell ab MGL! – diese Werbung aus dem Jahre 2007 ist längst passé. Die Vorsitzende des Fördervereins Flughafen, Ruth Witteler-Koch (oben rechts), kritisiert die Absage aus der Landeshauptstadt ebenso wie der Präsident der Industrie- und Handelskammer, Heinz Schmidt (r.).
Fotos: Knappe, Siemes, privat



Ein riesiges Solarfeld für den Tag danach?

Gleichzeitig sei sie „höchst verwundert“ darüber, dass Düsseldorfs Flughafen-Geschäftsführer Christoph Blume das Gutachten der Deutschen Flugsicherung (DFS) zum Anlass nehme, aus dem Cockpit an der Niers zu steigen. Jene DFS habe vor gut einem Jahr keine Bedenken geäußert, als die Düsseldorfer und Gladbacher Gesellschafter samt Politik den

Ausbau zum Business-Airport beschlossen und auf den Weg brachten. Haben die DFS-Leute nicht seriös gearbeitet oder nimmt sich Blume die Passagen aus der Expertise, die er gerade für den Ausstieg aus den bislang gemeinsamen Expansionsplänen braucht, argwöhnt Witteler-Koch. Der Baukonzern Hochtief, Mitgesellschafter am Düsseldorf-Airport, habe zu der Kündigung „maßgeblich beigetragen“, sagt die Liberale. Das wiederum wird von den Düsseldorfern weder dementiert noch bestätigt.

Witteler-Koch kritisiert führende Politiker in der Stadt, die sich offenbar mit der neuen Situation abfinden. Damit meine sie vor allem OB Norbert Bude (SPD), aber auch eigene FDP-Politiker. „Wo kämpft denn hier noch jemand, wenn in Gladbach eins nach dem anderen den Bach runtergeht?“, fragt sie.

Notfalls müsse die Stadt bzw. die NVV AG (sie hält 30 Prozent am MG-Airport, Düsseldorf den „Rest“) neue Partner zur Verwirklichung des Ausbau-Projekts suchen, sagt die Förderver-

einsvorsitzende.

Schon haben sich Interessenten gemeldet, die für den „Tag X“ nach Aufgabe des Niers-Flughafens mit rund 50 Beschäftigten auf dem riesigen Areal ein Solarfeld zur Gewinnung von Sonnenenergie errichten wollen.

Kopfschütteln über das Düsseldorf-Nein gibt es auch bei der Industrie- und Handelskammer, Mittlerer Niederrhein (IHK). Deren Präsident Heinz Schmidt sagte im kleinen Kreis, er wolle die Aufgabe des Flughafens nicht akzeptieren.

Flughafen: Lösung bis Sommer

WIRTSCHAFT Für den Teilhaber NVV ist die Piste noch zu retten.

Von Herbert Baumann

Die Start- und Landebahn des Gladbacher Flughafens verläuft in Richtung 13/31. Hinter dieser eher verwirrenden Zahlenreihe verbirgt sich ein wegweisendes Koordinatensystem. Sämtliche An- und Abflüge erfolgen auf 130 beziehungsweise 310 Grad. Der Einfachheit halber haben die Flugkontrolleure und Piloten die 0 einfach weggelassen.

Angesichts der jüngsten Entwicklung um den Mini-Airport – der Düsseldorfer Mehrheitsgesellschafter hat sich von den Ausbauplänen an der Niers verabschiedet – erscheint es aber mehr als fraglich, ob die Silvesterzahl „31“ überhaupt noch gebraucht wird.

Genau davor warnt Fried-



Die NVV kritisiert „voreilige Forderungen“ für einen Gewerbepark auf dem Flughafen-Areal.

helm Kirchhartz. „Unser Flughafen ist ja noch nicht eingemottet“, sagt der Chef der NVV AG, die neben der Düsseldorfer Flughafen GmbH (70 Prozent) etwa 30 Prozent an dem mit Millionenverlusten „fliegenden“ Verkehrslandeplatz in der Donk hält. Schließlich fänden in Neuwerk noch zahlreiche Flugbewegungen statt.

„Unser Flughafen ist ja noch nicht eingemottet.“

Friedhelm Kirchhartz
Chef der NVV

Sei es durch Privatmaschinen, Lufttaxis oder die Maschinen, die die RAS-Werft wartet. RAS ist mit mehr als 80 Mitarbeitern größter Arbeitgeber. Und will es wohl auch bleiben. „Dazu brauchen sie aber die vorhandene, gut funktionierende Piste.“

Kirchhartz geht davon aus dass Düsseldorf den kleineren Airport weiter betreiben will. Dann müssten die Düsseldorfer aber sagen, was sie wollen. Es gebe zwar noch keinen Termin für Gespräche zwischen den Gesellschaftern. Doch schon in den nächsten Wochen wolle man sich an einen Tisch setzen. „Im ersten

Halbjahr werden wir zu einer Lösung kommen.“

Der Vorstandschef hält daher auch nicht viel von „voreiligen Forderungen“, das riesige Flughafen-Areal in einen Gewerbepark umzuwandeln. „Mal ganz abgesehen davon, ob das richtig oder falsch ist, so etwas geht nicht innerhalb weniger Jahre“, sagt der Geschäftsführer.

Grüne und SPD-Fraktionschef Lothar Beine haben diesen Gewerbepark als Alternative zum „toten Flughafen“ gefordert. Letztlich muss die Politik entscheiden, was mit dem dahin trudelnden Flugplatz und seinen noch 32 direkten Mitarbeitern geschieht. So oder so gibt es bald große Finanzprobleme.

Sollte Düsseldorf den Vertrag, mit dem die Hauptstädter seit Jahren die jährlich rund fünf Millionen Euro Verluste übernimmt, fristgerecht zum 30. Juni kündigen,

sieht man in Neuwerk nur noch Rot. Kirchhartz: „Dann haben wir ab 2011 ein Liquiditätsproblem.“ Politiker wie Beine sagen: „Dann geht die Flughafen GmbH in die Insolvenz.“

Apropos Zahlen: Der Gladbacher Flughafen erzielt auch Einnahmen: Etwa 1,3 Millionen Euro jährlich.

31-12-2009 WZ

①

→ INTERVIEW

Wir schauen in Gladbach auf die Kosten



Christoph **Blume**, Chef des Düsseldorfer Flughafens. RP-FOTO: BUSSKAMP

KREIS VIERSEN Nach einem Gutachten der Deutschen Flugsicherung kann am Flughafen Mönchengladbach Kapazität nur ausgebaut werden, wenn Düsseldorf seine herunterfährt. Das macht aus Düsseldorf Sicht keinen Sinn. Also verzichtet der Mehrheitseigner Düsseldorf auf weitere Investitionen, die Verlagerung von Geschäftsfliegern nach Gladbach wird es nicht geben, auch keine Verlängerung der Start- und Landebahn. Düsseldorfs Flughafen-Chef Christoph Blume äußert sich dazu im Interview mit RP-Redakteur Hans Onkelbach.

Ist das das Aus für Gladbach?

Blume Nein. Wir werden in der heutigen Form weiter engagiert bleiben.

Was heißt das?

Blume In Mönchengladbach können die Werft, die Flugschulen und Privatflieger weitermachen.

Aber eine Verlängerung der Bahn wird es nicht geben?

Blume Nein. Regionalverkehr, wie ursprünglich mal geplant, wird es nicht geben. Daher macht die Verlängerung keinen Sinn.

C

Was besagt das Gutachten der Flugsicherung?

Blume Wenn die Flugzeuge aus Richtung Westen in Düsseldorf landen, queren sie Luftbereiche, in denen Maschinen aus Gladbach unterwegs wären, wenn die dort starten oder landen wollten. Das jedoch ist nicht zulässig. Früher war das kein Problem, da hat Mönchengladbach Lücken zwischen unseren Flugbewegungen genutzt. Die jedoch gibt es heute nicht mehr. Wir müssten also, um Raum für Gladbach zu schaffen, auf eigene Starts oder Landungen verzichten. Das bedeutet: Unterm Strich würde für uns ein Ausbau in Mönchengladbach keine zusätzlichen Kapazitäten bringen.

Und wieso bleibt Düsseldorf weiter engagiert, gleicht pro Jahr fünf Millionen Euro Verlust aus?

Blume Es gibt ja eine weitere Zusammenarbeit in den oben genannten Bereichen. Aber wir werden durchaus auf die Kosten schauen. Es gibt in Mönchengladbach Bereiche, die auf Regionalverkehre ausgerichtet sind. Die jedoch brauchen wir künftig nicht mehr. Es gibt als nächstes Gespräche mit den Mönchengladbacher Anteilseignern, um uns gemeinsam über weitere Schritte abzustimmen.