

# Flughafen-Ausbau für Geschäftsleute im Visier

WZ vom 25.09.08 Ausgabe MG

**WACHSTUM** Ein Szenario mit mehr Verkehr kleiner Firmen- und Privatflugzeuge soll geprüft werden.

Von Claudia Kook

Gedankenspiele um eine verlängerte Start- und Landebahn für den Flughafen Mönchengladbach sind weiter aktuell.

„Business-Airport Mönchengladbach“ heißt das Szenario, das gestern in der Sitzung der Gesellschafterversammlung und des Aufsichtsrates der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH (FMG) Thema war.

Die Idee eines Regionalflughafens mit Schwerpunkt Geschäftsreiseverkehr ist Teil einer Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR). „Das Gutachten empfiehlt verstärkt Verkehre von kleinen Firmen- und Privatflugzeugen sowie Lufttaxiunternehmen“, erklärte Friedhelm Kirchhartz, Vorsitzender des Aufsichtsrats, der Gesellschafterversammlung sowie Chef der NVV, die zweitgrößte Anteilseignerin an der FMG ist.

Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft wurde gestern beauftragt, einen

Businessplan zu erstellen. Für den Ausbau zum Business-Airport sei eine Verlängerung der Start- und Landebahn notwendig; mit etwa 1750 statt 1200 Metern Länge.

## Düsseldorfer Flughafen:

### „Interessante Arbeitsteilung“

Eine „Verlagerung von Firmen- und Privatflugzeugen von Düsseldorf nach Gladbach hält Thomas Schnalke, Geschäftsführer des Düsseldorfer Flughafens, der die Mehrheit an der Gladbacher Flughafengesellschaft hält, für eine „interessante Möglichkeit der Arbeitsteilung zwischen den beiden Flughäfen, von der beide profitieren können“.

11 600 Starts und Landungen im Business-Bereich gab es 2007 in Düsseldorf. Würde man die zu großen Teilen nach Mönchengladbach verlagern, würde das die Düsseldorfer entlasten. Es ist kein Geheimnis, dass Düsseldorf so gut wie ausgelastet ist. Der Gewinn für den Betreiber an einem Slot (dem Zeitfenster

für Start und Landung) ist, einfach ausgedrückt, umso größer, je mehr Passagiere an Bord sind.

Lässt man einen Airbus oder eine Boeing statt einer kleinen Cessna landen und die Cessna stattdessen Mönchengladbach anfliegen, könnte das für Düsseldorf wirtschaftlich interessant sein. Ab wann angesichts von notwendigen Investitionen für den Ausbau in Neuwerk und einige technische Änderungen dann der Betrieb rentabel sein könnte, soll nun der Business-Plan klären.

Die ehemals anvisierte „lange Lösung“ mit 2320 Metern Start- und Landebahn ist „absolut vom Tisch“, heißt es. Mit 1750 Metern kommt man aber interessanterweise zu einer Länge, die so ähnlich vor fast genau einem Jahr Wellen schlug. Damals hatte die „Mutter“ Düsseldorf mit einem Winkelzug den Geschäftsführer der Gladbacher „Tochter“, Hans-Joachim Peters, vor die Tür gesetzt. Die Begründung: Er habe ohne



Hier starten und landen bald womöglich vermehrt Geschäftsleute.

Ermächtigung der Gesellschafterversammlung 1850 Meter beantragt.

Bis dahin waren 2320 Meter anvisiert gewesen. Doch als die Bezirksregierung signalisierte, dass der Verlängerung nicht zugestimmt wird, brachte Peters die 1850 Meter ins Spiel (voraussichtliche Investition 16 Millionen Euro). Auf Druck der Düsseldorfer wurde die 1850-Meter-Variante dann nicht weiter verfolgt; man bestand auf 2320 Metern.

## ■ DIE GESELLSCHAFT

**ANTEILE** Mit 70,03 Prozent ist die Flughafen Düsseldorf GmbH Mehrheitsgesellschafter der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH (FMG).

29,964 Prozent der Anteile hält die Niederrheinische Versorgung und Verkehr AG (NVV).

Die Stadt Willich hält 0,006 Prozent.

# „Beim Flughafen mit Karacho vor die Wand“

Zum Beschluss des Aufsichtsrates der Flughafengesellschaft Mönchengladbach, eine Verlängerung der Start- und Landebahn von 1200 auf 1750 Meter erneut zu prüfen, hat sich gestern der verkehrspolitische Sprecher der Grünen im Landtag, Horst Becker (Foto), zu Wort gemeldet. „Mit diesen erneuten Plänen



fährt die Flughafengesellschaft wieder mit Karacho vor die Wand.“

Die Gesellschaft verkenne mit dem Szenario für

einen Business-Airport „die ökonomischen Realitäten“. Auch bei einer 1750-Meter-Bahn sei „eine Unwirtschaftlichkeit“ wie schon bei der zuletzt beantragten 1850-Meter-Bahn vorprogrammiert.

Für Geschäftsreisen gebe es „keinen so großen Bedarf, dass sich der Gladbacher Flugplatz wirtschaftlich betreiben lässt“. Offensichtlich solle hier „gegen jede Vernunft“ versucht werden, „scheibchenweise den ursprünglich geplanten großen Ausbau zu realisieren“. Am Ende würden Stadt und Bürger für „diese Verschwendung öffentlicher Mittel bluten müssen“. Das lasse sich bereits heute an Flughafenstandorten wie Dortmund oder Essen/Mülheim nachvollziehen. ok

WZ vom 26.09.08 (Fr.)  
Ausgabe 116