

## Flughafen

**Dritte Startbahn in weiter Ferne**

VON MATTHIAS ROSCHER

Vor einer Entlastung des Düsseldorfer Airports durch die Auslagerung von Firmenflugzeugen müssen Probleme aus dem Weg geräumt werden. Wer zahlt die Verlängerung der Mönchengladbacher Bahn? Was sagt die Flugsicherung?

Noch sind die entscheidenden Gespräche über die Lösung des Kostenproblems nicht geführt. Noch gibt es von der Flugsicherung kein Signal, ob der angepeilte Flugbetrieb in Mönchengladbach nicht doch die Sicherheitsinteressen des Düsseldorfer Airports tangiert. "Wir hoffen, dass wir in den kommenden sechs Monaten zu beiden Fragen positive Antworten bekommen", sagt Flughafenchef Christoph Blume.

Geht sein Wunsch in Erfüllung, würde die Düsseldorfer Flughafengesellschaft als 70-prozentiger Mehrheitsgesellschafter in Mönchengladbach eines fernen Tages von dem Joch befreit, alljährlich fünf Millionen Euro an Verlustausgleich überweisen zu müssen.

Noch sitzt der Düsseldorfer Flughafen in der Klemme: Einerseits muss er auf der Grundlage eines 15 Jahre alten Gesellschaftervertrages Jahr für Jahr fünf Millionen Euro für eine Piste zahlen, für die bisher kein Bedarf nachgewiesen wurde. Andererseits wächst der Druck, den in Lohausen stationierten kleinen Lufttaxi und Firmenflugzeugen ein paar Autominuten entfernt eine realistische Standortalternative anzubieten. Wie kommt man da wieder raus?

Nach Jahren des Schwebezustands könnte der Knoten mit einer Startbahn-Verlängerung von jetzt 1200 auf 1800 Meter in Mönchengladbach durchgehauen werden. Vorausgesetzt, die Niederrheinischen Verkehrs- und Versorgungsbetriebe (NVV) beteiligen sich ihrem 30-Prozent-Anteil entsprechend an den auf 25 Millionen Euro geschätzten Baukosten und die Flugsicherung gibt für einen Flugbetrieb ebenfalls grünes Licht.

Vorsicht ist geboten: Die Mönchengladbacher Bahn kreuzt die Düsseldorfer Einflugschneise in Nordwestrichtung. Und zum Thema Kostenbeteiligung ist aus Mönchengladbach derzeit nichts zu hören. "Dazu muss die Politik etwas sagen", hält sich NVV-Geschäftsführer Friedhelm Kirchhartz in seiner Eigenschaft als Aufsichtsratsvorsitzender der dortigen Flughafen-Gesellschaft bedeckt. Mit "Politik" ist die Stadt gemeint, die an den Verkehrs- und Versorgungsbetrieben zu 50 Prozent beteiligt ist.

Düsseldorf hat ein starkes Interesse daran, dass der benachbarte Flugplatz für einen regelmäßigen Betrieb mit kleineren Maschinen hergerichtet wird. Das würde dem drittgrößten deutschen Flughafen Luft verschaffen für den weiteren Ausbau als Interkontinental-Drehkreuz. Von 228 000 Starts und Landungen pro Jahr sind in Düsseldorf 5800 für Firmenflieger reserviert.

80 Prozent der hier stationierten Winzlinge würde Blume gerne nach Mönchengladbach abgeben, denn es wird für den verantwortlichen Koordinator immer schwieriger, die oft kurzfristig angemeldeten Starts und Landungen der Geschäftsflieger in den Linien- und Charterbetrieb einzupassen. Der Düsseldorfer Flughafenchef schaut in diesem Zusammenhang neidvoll nach Egelsbach bei Frankfurt. Dort gibt es einen kleinen Flugplatz, der den Airport der Main-Metropole spürbar entlastet.

In Mönchengladbach hat sich seit Jahren Leerstand ausgebreitet. Es gibt einen Tower, eine Flugschule mit Simulatoren. Ab und zu startet oder landet ein Kleinflugzeug, es gibt kaum Aktivitäten im Terminal, dafür reichlich nicht vermietete Büro- und Parkflächen.

Etliche Jahre ist es schon her, als Air Berlin von Mönchengladbach aus noch eine vierstrahlige AS 146 für den Shuttle-Dienst nach London, Bergamo, Wien und Zürich auf die Reise schickte – ein Flugzeug, das zwar mit der kurzen Bahn auskam, von kostenbewussten Airlines inzwischen aber weitgehend ausgemustert wurde. "Das alles kann auf Dauer nicht zufriedenstellen", sagt Blume.

Sollten sich die Flughafen-Gesellschafter in Mönchengladbach eines Tages auf eine tragfähige Kostenteilung einigen und die Flugsicherung keine Steine mehr in den Weg legen, wird es immer noch einige Jahre dauern, bis der erste aus Düsseldorf herüber gewechselte Geschäftsflieger an den Start rollen kann: Für eine ausreichend lange 1800 Meter Bahn muss bei der Bezirksregierung ein Antrag zur Einleitung eines neuen, nicht einfachen Planfeststellungsverfahrens gestellt werden. Außerdem hat der Düsseldorfer Flughafen unter den bei ihm stationierten Firmen noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten. Blume rechnet da eher mit einem "langfristigen Prozess".

Dass die Landeshauptstadt als Mitgesellschafter des größten Flughafens in NRW Mönchengladbach per Ratsbeschluss zur "Option für Düsseldorf" erhob, ist allerdings auch schon anderthalb Jahre her.