

„Nähe zu Düsseldorf ein Problem“

INTERVIEW Wolfgang Dreiack, Neusser und ehemaliger Leiter der Flugverkehrskontrolle am Airport Düsseldorf, hat Sicherheitsbedenken zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach

VON JENS KRÜGER

RHEIN-KREIS NEUSS Schon in wenigen Monaten will die Flughafengesellschaft Mönchengladbach bei der Bezirksregierung einen neuen Antrag auf Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens „MGL“ stellen. Noch untersucht die Flugsicherung, ob der Betrieb die Sicherheit am Airport Düsseldorf beeinträchtigen könnte. Der Neusser Wolfgang Dreiack, ehemaliger Leiter der Flugverkehrskontrolle in Düsseldorf, hält das für wahrscheinlich.

Herr Dreiack, der Flughafenchef in Düsseldorf; Christoph Blume, würde gerne den Geschäftsreiseverkehr nach Mönchengladbach verschieben. Das soll ähnlich geschehen wie in Frankfurt, wo der kleine Airport Egelsbach für Entlastung sorgt. Ist das denkbar?



Die Zukunft des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach ist weiter strittig.

Wolfgang Dreiack Zieht man den Vergleich mit Egelsbach, ergeben sich zwei Unterschiede: Egelsbach ist mit einer Länge von 1400 Metern - und diese Länge entspricht der

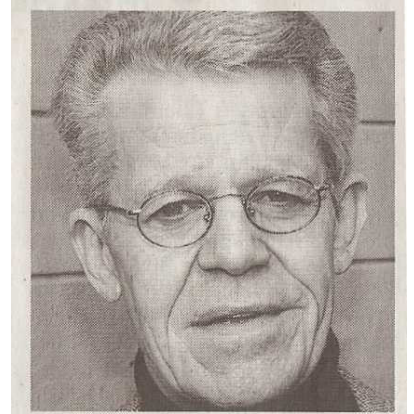
europäischen Richtlinie für Verkehrslandeplätze - der verkehrsreichste Flugplatz in Deutschland für die allgemeine Luftfahrt sowie Geschäftsfliegerei. Das Argument, Mönchengladbach auf 1800 Meter auszubauen zu müssen, ist somit nicht nachvollziehbar. Zweitens: Selbst bei einer Erweiterung des Flughafens Mönchengladbach auf nur 1400 Meter gibt es das Problem der Nähe zum Flughafen Düsseldorf.

Auch Frankfurt und Egelsbach liegen in direkter Nähe zueinander.

Dreiack Der Unterschied ist allerdings: Während in Egelsbach ausschließlich Sichtflugregeln gelten, die Flugzeuge ab einer bestimmten Zone selber verantwortlich sind für die Sicherheit, operiert Mönchengladbach nach Instrumentenflugregeln. Das heißt: Die Jets fliegen nach Instrumenten und die Flugsicherung garantiert für die Sicherheit. Wenn nun Flugzeuge von Westen kommend zur Landung in Düsseldorf zum Sinkflug ansetzen und von Mönchengladbach aus Flugzeuge starten, gibt es einen Bereich, in dem sich die Flieger kreuzen. Der grundsätzliche Fehler in Mönchengladbach ist also, dort Flüge nach Instrumentenflugregeln zu genehmigen.

Welche Flugzeugtypen fliegen denn nach Instrumentenflugregeln?

Dreiack Das ist zum Beispiel Linien- und Charterflugverkehr.



Bedenken: Wolfgang Dreiack, ehemaliger Leiter der Flugverkehrskontrolle.

Ist es so schwierig, beide Flughäfen zu koordinieren?

Dreiack Die geographische Lage mit den sich kreuzenden An- und Abflugsystemen ist zu problematisch. Hinzu kommt: Der Flughafen Düsseldorf ist bereits jetzt stark ausgelastet. Eine Verlängerung der Start- und Landebahn und somit eine Erhöhung des Verkehrs in Mönchengladbach müsste folglich zu Lasten der Kapazität in Düsseldorf gehen. Von daher ist es für mich vom Flugsicherungsstandpunkt unverständlich, dass man an diesen Plänen festhält. Anders wäre es bei einer 1:1 Übertragung der Egelsbacher Verhältnisse auf die hiesige Situation.