

Luftkampf über dem Niederrhein

Beschränkung für Düsseldorf, Schließung für Weeze, Ausbau für Gladbach? Gerichte müssen entscheiden

Von Roland Busch

Niederrhein. Die Lufthoheit am Niederrhein liegt bei den Gerichten. Darf in Weeze weiter gestartet und gelandet werden? Wie viel Flugbewegungen zu welcher Uhrzeit werden dem Airport Düsseldorf International zugestanden? Kann der Mönchengladbacher Flughafen ausgebaut und mit einer längeren Start- und Landebahn versehen werden? Alle diese wegweisenden Fragen für den Luftverkehr werden in den nächsten Wochen vor Gericht entschieden. Die Politik hat auf diesem Sektor ihre Handlungsfähigkeit verloren.

Flughafen Weeze

Der Flughafen in Weeze nahm 2003 seinen Betrieb auf. Zuvor hoben hier über Jahrzehnte Militärbomber der britischen Streitkräfte ab. Laarbruch, so der Name des Stützpunktes, war Standorte für tausende britischer Soldaten. Und Arbeitgeber für zahlreiche zivile Beschäftigte. Als der Stützpunkt endgültig geschlossen wurde, wurde es eng in der strukturschwachen Region. Eine zivile Nutzung des Flughafens sollte für den Aufschwung sorgen. Das Land sorgte für die Rahmenbedingungen, nach dem Start 2003 schossen die Passagierzahlen in die Höhe. Doch mit der Pleite des Billigfliegers V Bird

gab es den ersten Rückschlag, im Januar letzten Jahres kam dann die dicke Keule aus Münster: Das Oberverwaltungsgericht entzog dem Flughafen die Betriebserlaubnis. Anwohner hatten wegen der Lärmbelastung geklagt. Vor dem Bundesverwaltungsgericht Leipzig ist derzeit die Beschwerde der Düsseldorfer Bezirksregierung anhängig. Trotz dieser drohenden Schließung des Airport wurden im vergangenen Jahr knapp 600.000 Passagiere abgefertigt – vor allem über den Billigflieger Ryanair.

Flughafen Düsseldorf

Der internationale Airport der Landeshauptstadt ist Hauptdreh-scheibe des Luftverkehrs in NRW. 16,6 Mio. Passagiere wurden 2006 abgefertigt. Düsseldorf leidet darunter, dass es ein striktes Nachtflugverbot gibt und die beiden Startbahnen nicht parallel genutzt werden dürfen. Vor dem Oberverwaltungsgericht geht es nun um die Frage, ob der Flughafen künftig zwischen 22 und 23 Uhr 36 statt bisher 25 Landungen abwickeln darf. Vor diesem Hintergrund spricht die Flughafengeschäftsführung derzeit nicht mehr über eine Verlängerung der Landebahn.

Flughafen Mönchengladbach

Am Flughafen Gladbach wird derzeit der Flugbetrieb eigentlich

nur von der ansässigen Flugschule mit kleinmotorigen Maschinen bestritten. Passagierflieger heben hier praktisch nicht ab. Für sie ist die Start- und Landebahn mit 1.440 Metern zu kurz. Deshalb hat der Flughafen, offiziell immer noch nur ein Verkehrslandeplatz, den Antrag auf Verlängerung der Startbahn auf 2.320 Meter sowie den Ausbau des Terminals gestellt. Danach könnten bis zu 2,8 Millionen Passagiere jährlich abgefertigt werden, rund 100 Millionen Euro soll das ambitionierte Vorhaben kosten. Damit würde Gladbach zum Regionalflyer aufsteigen – was in der Luftverkehrskonzeption des Landes bislang nicht vorgesehen ist.

Wie hängt das zusammen?

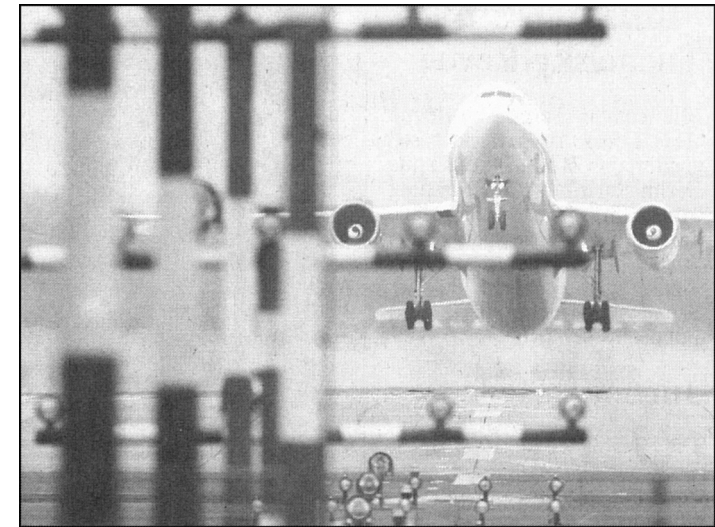
Das Geld für den Ausbau in Gladbach müsste aus Düsseldorf kommen. Haupteigner ist nämlich mit 70 Prozent der Düsseldorfer Airport. Und dort gibt es zwei gleichberechtigte Eigner: Hochtief und Stadt Düsseldorf. Der Baukonzern will für Gladbach aber keinen Euro ausgeben: „unwirtschaftlich“, lautet deren Prognose. Zudem gibt es großen Widerstand in der Region. Gut 22.000 Einwendungen gab es zu dem notwendigen Planfeststellungsverfahren, das von der Düsseldorfer Bezirksregierung immer noch nicht ent-

schieden ist.

Hinter vorgehaltener Hand heißt es: Wir warten ab. Die Beamten schielen nach Münster, haben

die Entscheidung zum Airport Düsseldorf im Visier. Denn entscheidender Punkt im Gladbacher Verfahren ist die Frage nach dem „luftverkehrlichen Bedarf“. Wird die Zahl der Luftbewegungen in Düsseldorf gedeckelt, könnte dies Gladbach stärken. Der Flughafen könnte eine Ausweichfunktion erfüllen, Düsseldorfs dritte Startbahn sein.

Wenn der Flughafen Weeze seine Betriebserlaubnis verlieren sollte, wäre dies ein Wirtschaftsfaktor für Düsseldorf. 600.000 Passagiere im letzten Jahr zeigen, dass es Bedarf gibt. Und dann ist da noch die Fluggesellschaft Ryanair, nach eigenen Angaben Europas größter Billigflieger. Ein Carrier, den man sich in Düsseldorf sehr gut vorstellen könnte.



Werden dem Flugverkehr am Niederrhein Grenzen gesetzt? Gerichte müssen in Kürze wichtige Entscheidungen fällen.

Wie geht es weiter?

Das ist unklar. Bekommt Düsseldorf mehr Kapazitäten, ist Gladbach gestorben. Wird Düsseldorf gedeckelt, könnte der Ausbau Gladbach genehmigt werden, aber dann aus wirtschaftlichen Gründen scheitern. Ein wirklicher Ausbau erscheint nur realistisch, wenn der Flugbetrieb in Düsseldorf massiv eingeschränkt werden muss. Wird Weeze die Betriebserlaubnis entzogen, dürfte die Landesregierung an der Genehmigungsschraube drehen und nachbessern. Dann könnte es zu einer Kooperation Düsseldorf-Weeze kommen. Wird Weeze wirklich stillgelegt, wird sich das Land eine neue Fördermaßnahme für die strukturschwache Region einfallen lassen müssen.

Quelle: WZ vom 20. Januar 2007