

IHK kämpft für Flugplatz-Ausbau

NGZ 02.06.05

RHEIN-KREIS NEUSS Während die Flughafengegner beim Anhörungsverfahren im Borussia-Park alles versuchen, um einen Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach zu einem auch von großen Maschinen nutzbaren Flughafen zu verhindern, trommelt die Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein weiter für die umstrittene Verlängerung der Start- und Landebahn: Es geht nicht nur um eine längere Startbahn. Es geht darum, ob es den Flughafen Mönchengladbach in einigen Jahren überhaupt noch gibt. So meldet sich jetzt Joachim Hunold, Chef der zweitgrößten deutschen Fluggesellschaft, Air Berlin, nach einem Gespräch mit der IHK zu Wort.

„Ohne Startbahnverlängerung hat der Flughafen Mönchengladbach gar keine Chance“, so Hunold. Sollen sich in dem gegenwärtigen Anhörungsverfahren jedoch die Befürworter des längeren Runways durchsetzen, sagt der Luftverkehrs-Experte der Stadt Mönchengladbach eine glänzende Zukunft voraus: „Dann könnte Mönchengladbach die dritte Start- und Landebahn für Düsseldorf sein.“ Denn Düsseldorf, so Hu-



Die Zeiten, als Air Berlin noch in Mönchengladbach startete, sind längst vorbei. Die IHK setzt auf den Ausbau des Flughafens, um die Region konkurrenzfähig halten. NGZ-FOTO: M. REUTER

nold weiter, habe nach wie vor Kapazitätsprobleme. Diese seien so erheblich, dass sie mit den für das nächste Jahr beantragten zusätzlichen Flugbewegungen allein nicht gelöst werden könnten.

Alles oder nichts also – die Flughafengegner wittern ihre Chance, IHK-Hauptgeschäftsführer Dr. Dieter Porschen hingegen betont die strategische Notwendigkeit einer längeren Start- und Landebahn sowohl für den Flughafen als auch für die

Region: „Die jetzige Bahn ist zu kurz gebaut und zu kurz gedacht.“ Der Flugzeug- und Luftverkehrsmarkt habe sich mit dem Boom der Billigflieger gravierend gewandelt. „Die modernen Maschinen fassen mehr Passagiere und brauchen deshalb längere Bahnen. Fluggerät, dem eine 1200-Meter-Startbahn reicht, hat sich als unwirtschaftlich erwiesen und stirbt aus“, argumentiert Porschen und nennt als Beispiel die Turboprops: Propeller-Maschinen, die

vor Jahren noch als Königinnen der Mittelstrecke gefeiert wurden und heute kaum noch eine Rolle spielen. Porschen: „Mit dem Flugverkehr ist es inzwischen wie mit fast allen hoch entwickelten Wirtschaftsbereichen: Entweder wir machen mit – dann aber bitte professionell – oder wir bleiben am Boden und gucken zu, wie andere das Geld verdienen und Arbeitsplätze schaffen.“

Im Fall des Flughafens Mönchengladbach gehe es, so Porschen, jedoch um mehr als nur die Akquise von Fluggästen und Airlines. Wenn der Flughafen den Anschluss an den Wettbewerb verpasse, werde es die Region im Wettbewerb der Standorte schwerer haben. „Selbst einige Nachbarkommunen, die sich heute aus populistischen Gründen an die Seite der Startbahn-Gegner stellen, haben früher in ihren Image-Broschüren nur zu gerne mit Flughäfen in ihrer Nähe geworben“, so Porschen. Und das aus Sicht der IHK aus gutem Grund: Ein starker Regionalflughafen sei für gesunde Unternehmen im Zeitalter der Globalisierung ein Standort-Muss und ein wichtiger Image-Faktor für die gesamte Region.