

FLUGHAFEN GÜTERSLOH GMBH

Postfach 111, 33311 Gütersloh, Carl-Bertelsmann-Str. 270

Telefon: 05241 / 80-2721 Fax: 05241 / 80-9501

Geschäftsführer: Dr. Rolf Kiehne

am 28.02.02

Konzeption für den Business Airport Gütersloh

Wer Flughafen hört, denkt an seine eigenen Flugreisen und „weiß“, wovon die Rede ist : längere Anfahrt, Autogewimmel auf dem Vorplatz, ein geräumiges Terminal, darin Menschengewimmel an Schaltern, Shops, Warteschlangen an Gates und Sicherheitskontrollen etc. Daneben haben nur Fachleute auch die Militärflugplätze im Blickfeld : alles im grünen Bereich, Hangars, Bunker für die verschiedensten Zwecke, riesige Flächen, von außen kaum erkennbar. Eine dritte Gruppe bilden Landeplätze - eher Spielplätze - für die Hobby-Fliegerei, die man einzeln oft nur im engeren Einzugsgebiet kennt.

Unsere Konzeption für den Flughafen Gütersloh fällt in keine der vorgenannten Gruppen. Wir gestalten eine neue Art Flugplatz mit einem eigenständigen Charakter. Dies zu erkennen, ist besonders für Entscheidungen über die Ausstattung und Finanzierung dieses Flugplatzes unerlässlich. Die Kriterien sind nicht dieselben wie bei Regionalflyghäfen oder Sportflugplätzen.

Der Flughafen Gütersloh soll als erster in Deutschland und vielleicht auf längere Frist als einziger als Business Airport ausgestaltet werden. Der hier abgewickelte Verkehr wird fast ausschließlich Geschäftsreise-Luftverkehr sein. Die wesentlichen Konsequenzen sind folgende:

- Der Platz benötigt kein ausladendes Terminal, keine Einrichtung, die auf einen nennenswerten Publikumsverkehr, dessen Lenkung und Kontrolle hinzielt.
- Der Platz braucht aber eine navigations- und sicherheitstechnische Ausstattung, die dem Anspruch professioneller Verkehrsflieger bzw. Jet-Piloten gerecht wird und ihn allwetterfest macht.
- Ferner muss der Platz als Heimatbasis für Geschäftsflugzeuge örtlicher Firmen dienen können, damit von hier aus der Reiseantritt möglich ist.

Die Ausgangslage in Gütersloh ist vorteilhaft: Der Platz existiert bereits – noch als militärischer Platz. Die Übernahme in den zivilen Betrieb erfordert eine genehmigungsbedürftige Umschreibung, aber keine Neuanlage. Die örtliche Bevölkerung befürwortet mit großer Mehrheit diesen Plan. Widerstände aus der Bevölkerung sind nicht zu erwarten. Unsere Konzeption ist öffentlich bekannt und der Betrieb der letzten 5 Jahre hat für alle bewiesen, dass er keine Belastungen für die Bevölkerung mit sich bringt.

Der militärische Nutzer hat im Namen des britischen Verteidigungsministers vertraglich zugestanden, die benötigten Flächen für den zivilen Betrieb, vor allen Dingen die Start- und Landebahn mit dem Sicherheitsstreifen und geeignete Bewegungs- und Parkflächen, zur Verfügung zu stellen.

Allerdings ist das mit einigen vorsorglichen Auflagen verbunden, insbesondere bleibt die Fläche im Eigentum des Bundes. Solange diese Auflagen gelten, wird die Nutzung des Geländes auch nur mit dem Aufwand für Erhaltungsmaßnahmen abgegolten. Auf Basis ihrer Strategic Defence Review sehen die Briten übrigens ihre Präsenz in Gütersloh voraussichtlich mindestens für die nächsten 15 Jahre gegeben.

Dadurch ist die zivile Operation eingeschnitten in wohlbewachtes militärisches Gelände, so dass nur relativ geringe eigene Sicherungskosten des Geländes entstehen. In Abstimmung mit der britischen Garnison kontrollieren wir die Zugangs- und Zufahrtsberechtigungen. Wir geben diese nur an Personen aus, die örtlichen Firmen angehören, welche den Platz nutzen.

Die Konzentration auf den Geschäftsreiseflug erlaubt einen weitgehenden Verzicht auf alle Einrichtungen, die ein umfangreicher Passagier- und Besucherverkehr erfordern würde. Wir beschränken uns auf ein Arbeitsgebäude in Container-Bauweise als Terminal. Das reduziert drastisch den Investitionsbedarf, für diesen Platz im Vergleich zu Plätzen, die Linien- und Urlaubs-Charterverkehr abwickeln.

Die notwendigen Baumaßnahmen außer der eigentlichen Flugplatztechnik beschränken sich auf 3 kleinere Projekte. Wir müssen das bereits erwähnte Betriebsgebäude oder Terminal herstellen. Wir brauchen eine eigenständige Zufahrt ins Gelände mit einer Video-überwachten automatischen Toranlage, die insoweit bereits mit den British Forces abgestimmt ist. Und wir müssen ca. 5.000 qm Brachfläche zwischen verschiedenen Taxiways befestigen, um sie als Flugzeugparkfläche benutzen zu können. Im Vergleich zu den bekannten umliegenden Regionalflugplätzen sind diese Investitionen sicher als außerordentlich gering anzusehen.

Weniger Bescheidenheit können wir uns im Bereich der Überwachung des Flugverkehrs und seiner Sicherheit leisten. Hier sind praktisch alle vorhandenen Einrichtungen technisch völlig veraltet und müssen ersetzt werden. Die wesentlichen Komponenten sind das Instrumenten-Landesystem in Richtung 27, die Anflug- und Runway-Beleuchtung sowie ein vorgefertigter Standard-Tower mit den entsprechenden Steuerungs- und Überwachungseinrichtungen. Ergänzende Investitionen betreffen Einrichtungen zur Wetterbeobachtung im Falle einer Schließung des derzeitigen meteorologischen Büros sowie Sprachaufzeichnung und die Kommunikationstechnik am Platz.

Der gesamte Investitionsbedarf kann derzeit mit ca. 7,5 Mio Euro beziffert werden. Nur mit diesen Investitionen kann der Platz den angestrebten Verkehr bedienen.

Zur Realisierung hat das britische Militär uns Zeit gegeben bis Mitte 2003 mit einer Verlängerungsoption bis Juni 2004. Wenn wir dann nicht zur Übernahme bereit sind, wird der Platz aller Voraussicht nach geschlossen.

Die uns zur Verfügung gestellten ehemaligen Flugzeug-Hangars können wir als Unterstände für kleinere bis mittlere Flugzeuge wieder aktivieren. Die Beheimatung von Geschäftsflugzeugen ist eine unabdingbare Voraussetzung für den Business-Betrieb. Für die Bertelsmann-Flugzeuge wird ein eigener Hangar erforderlich, der vom Flugzeughalter errichtet werden sollte.

Für den zukünftigen Betrieb dieses Platzes mit Erhalt der existierenden Kontrollzone ist qualifiziertes Personal, insbesondere für den Tower (Fluglotsen), erforderlich. Dies kann nur bei der DFS ausgebildet werden, und geeignete Bewerber sind nicht leicht zu finden. Auch die dauerhafte Sicherung des Rettungsschutzes in dem bei uns erforderlichen Umfang - Kategorie 5, Flugzeuge bis 28 m Länge - bedarf noch einer Lösung. Diese Probleme erscheinen jedoch insbesondere in Zusammenarbeit mit Paderborn lösbar.

Als Business Airport könnten wir für ca. ein Dutzend Flugzeuge örtlicher Firmen eine Heimat sein. Es gibt Nachfrage dafür, und es muss deutlich sein, dass diese Funktion vorrangig die örtlichen Flugzeugbetreiber bedient. Hier ist die Ballung Gütersloh/Bielefeld mit ihrer Wirtschaftskraft angesprochen. Mit dieser Funktion treten wir kaum in nennenswerten Wettbewerb mit dem Flughafen Paderborn, was ja auch durch die Kooperationsbereitschaft unterstrichen wird. Das Konzept schafft überhaupt keinen Wettbewerb zu dem Flugbetrieb in Dortmund oder Münster/Osnabrück. Diese beiden Plätze werden von Geschäftsfliegern, die unsere Region besuchen oder von hier aus starten, nicht in Betracht gezogen. Andererseits zielen wir nicht auf die in Dortmund oder FMO bedienten Arten des Luftverkehrs (planmäßiger Charter-Verkehr und Linienverkehr) der auch viel größere Flugzeuge einsetzt.

Als Business Airport werden wir uns auch wirtschaftlich nicht mit Regionalflugplätzen oder Landeplätzen für die Hobby- und Club-Fliegerei vergleichen können. Wir bleiben ein Element der Verkehrs-Infrastruktur, das die Wirtschaft dieser Region auf schnelle und effiziente Art mit der Welt verbindet – insbesondere, sobald sie ihre eigenen Flugzeuge hier stehen hat bzw. ein Lufttaxi zur Verfügung steht. Ein planmäßiger (Linien-)betrieb mit einem festem Ziel würde diesem Bedarf in keiner Weise gerecht.

Die Funktion als Heimatplatz für Flugzeuge muss wirtschaftlich den größeren Anteil unserer Kosten decken, während das Landeentgelt allein in absehbarer Zeit aufgrund der vergleichsweise geringen Zahl von Starts und Landungen keine Kostendeckung leisten kann. Als reiner Landeplatz sind wir z. Zt. nur günstig für Besucher von außerhalb. Das erleichtert es, prominentes Publikum aus Wirtschaft, Kultur und Politik herzubringen (Z.B. Veranstaltungen der Bertelsmann Stiftung, bei Gerry Weber oder im A2-Forum). Dagegen werden Reisen von hier aus durch notwendige Transferflüge mit Kosten belastet und

dadurch vielfach verhindert. Erst als Stationierungsplatz für eigene Flugzeuge und ein Lufttaxi können wir den aus dieser Region abgehenden Business-Verkehr bedarfsgerecht bedienen. Das ist unser vorrangiges Ziel. Darüber hinaus bilden die Besucher dieser Region bereits heute ein erhebliches Kontingent des Verkehrs auf unserem Flughafen.

Die Wirtschaft hier wie überall qualifiziert ihre Standorte oder Ansiedlungen u.a. auch anhand deren Erreichbarkeit bzw. der Reisemöglichkeiten. Sie muss und will persönliche Verbindung zu ihren eigenen Firmen wie auch Kunden und Lieferanten im In- und Ausland halten. Je größer die Tragweite von Entscheidungen eines Managers sein kann, desto wichtiger sind seine Reisemöglichkeiten. Nicht zuletzt deswegen ziehen sich die Entscheidungszentren der Wirtschaft in den Ballungen bei internationalen Flughäfen zusammen.

Mit einem Business Airport vor Ort kann der Tendenz in die Nähe eines internationalen Flughafens wirksam begegnet werden. Das Geschäftsflugzeug hier ermöglicht Tagesreisen in ganz Europa und Anschluss an transkontinentale Verbindungen von mehreren Großflugplätzen.

Der Raum Gütersloh/Bielefeld kann sich glücklich schätzen, dass er die Zentralen einer ganzen Reihe international oder gar weltweit operierender Firmen beheimatet, bei denen auch eine gehörige Bodenhaftung gegeben ist. Man denke nur an Alulux, Bertelsmann, Böllhoff, Claas, Dürkopp-Adler, Gerry Weber, Gildemeister, Hörmann, Miele, Nobilia, Oetker, Westaflex, . . . Schon mittelfristig bedeutet aber auch die Bodenhaftung keine Einschränkung bei der Frage, wo die Firmen ihre Weiterentwicklung und wachsenden Entscheidungszentren ansiedeln. Es soll damit nicht behauptet werden, dass Gütersloh ohne den Flughafen veröden könnte. Aber deutlich ist doch, dass die Entwicklung dieser Region durch einen Business Airport wirksam gefördert werden kann.

Vor diesem Hintergrund erscheint es zwingend, dass politisch Verantwortliche mit Weitsicht die Errichtung des Business Airport einschließlich seiner Finanzierung zu einem Anliegen mit hohem Stellenwert machen. Dies ist ein Instrument der Wirtschaftsförderung, was dem Wohl der ganzen Region nachhaltig zugute kommt.



Rolf Kiehne