



Die ersten Maschinen standen in Zelten, die der „fliegende Pater“ auslieh.

Foto: Stadtarchiv



Dr. Fleuster (2. v. r.) war der Patenonkel der ersten Maschine des Vereins für Luftfahrt.

Foto: Stadtarchiv

### Aus Walter Schäfers Flughafen-Chronik 1956 bis 1981

# Es begann mit ein paar Zelten aus dem Bestand von Pater Schultes fliegender Staffel

Am 22. April 1956 war der Geburtstag des Flughafens Mönchengladbach. Man mußte schon genau hinsehen, um die Einrichtung an der Niersbrücke zu entdecken: Eine städtische Baubaracke für die Flugleitung, ein paar Zelte aus dem Bestand des „Pater Schultes“ und seiner Staffel für die am 21. April 1956 überführten vier Maschinen des Nordrhein-Westfälischen Luftsportverbandes, ein Windsack und eine 500-Meter-Piste aus Gitterwerk, das war's schon, was Oberbürgermeister Finger festlich eröffnete.

Doch dem war einiges vorausgegangen: Ab 1953, so berichtet Walter Schäfer in seiner Flughafenchronik, hatten die Mitglieder des Vereins für Luftfahrt begonnen, das Schutt- und Moorgelände an der Niersbrücke zu roden. Schon im Juli 1955 waren ihre Segelflugzeuge in der Luft. Zu dieser Zeit griff der große Förderer des Flugplatzgedankens, Verkehrsdirektor Hellmuth Balve, ein. Er wandte sich an General Cassels, den Oberbefehlshaber der Britischen Rheinarmee, der einer englischen Pioniereinheit aus Gütersloh eine Übung verordnete: Planieren des Flughafengeländes. Ständiger Beobachter war Hardy Herx, der unvergessene Vorsitzende des Vereins für Luftfahrt. Noch 1956 kam die erste Maschine dieses Vereins auf den Platz, eine Bucker 181, die auf den Namen von Oberstadtdirektor Fleuster getauft wurde. Die Entwicklung ging schnell. In eine zweite Baracke zog die Motorsportfliegerschule NRW

ein. Eine Fallschirmspringerschule etablierte sich. Der Platz wurde als Bedarfsflughafen in die Planung des Landes aufgenommen.

Im Januar 1957 begann der erste Hallenbau, im Februar 1958 die Errichtung des Kontrollturmes. Die Firma Rhein-Flugzeugbau siedelte von Krefeld nach Mönchengladbach um. Sie baute ihre Werft auf, und zum erstenmal war der Flugplatz mehr als Gelände für Sportflieger: Man begann, ihn unter wirtschaftlichen Aspekten zu sehen, denn schon im Sommer landeten die ersten Pembrokes, die Rheinflug für die Bundeswehr wartete. In der Halle wurde bereits die von Hanno Fischer konstruierte RW3 gebaut.

Noch bevor im August 1959 der erste Großflugtag mit den Skyblazern der US-Luftwaffe, mit Royal Air Force und Fliegerassen wie Falderbaum, Tilling, Liesel Bach, der Weltmeisterin im Fallschirmspringen, Madam Rousseau und gleichzeitig der erste Gladbach-Rhein-Ruhr-Flug stattfand, hatten Fuhrpark und THW die Landebahn auf 1000 Meter verlängert.

In den darauffolgenden Jahren vergrößerte sich die Zahl der Hallen und der fest auf dem Platz stationierten Maschinen ständig. 1962 stehen drei Hallen. 1963 werden rund 32 500 Flugbewegungen gezählt. 1964 wird der Flughafen in den Sicherungs- und Wetterdienst einbezogen. Im Dezember 1965 ist das Abfertigungsgebäude mit Restaurant, das jetzt, 1981, durch einen neuen Terminal abgelöst wird, bezugsfertig.

Jahr um Jahr gibt es bedeutende flugsportliche Ereignisse auf dem Platz, der immer noch stark von der Sportfliegerei geprägt ist. Doch Ende der 60er Jahre setzt der Wandel ein. Der Geschäftsreiseflugverkehr gewinnt mehr und mehr an Bedeutung und drückt dem Flughafen seinen Stempel auf.

1970 beginnt nicht nur der Bau der neuen 1200-Meter-Landebahn, sondern auch der Kampf gegen den Flughafen. Es mehren sich die Bürgerproteste aus den Nachbargemeinden.

In den Jahren von 1972 bis 1974 klettert der Flughafen im Kreis der 31 Regional- und Verkehrslandeplätzen mit seinen jährlichen Flugbewegungen von Platz 4 auf Platz 2. 1974 werden knapp 85 000 Flugbewegungen gezählt. Bei Jahresende sind hundert Maschinen an der Niersbrücke beheimatet.

Die Rheinflug-Werft, Schulten, Charter- und Zubehörfirmen haben dafür gesorgt, daß Leben auf dem Platz ist, dessen Entlastungsfunktion für Düsseldorf sich längst abzeichnet. Doch leben Geschäftsreiseflug, Schulungsbetrieb, Werft und Firmen, wie das französische Flugzeugunternehmen Robin, um die Mitte der 70er Jahre mit dem Sport, dem Verein für Luftfahrt, der immerhin 21 Segel- und drei Motorflugzeuge besitzt, harmonisch zusammen.

Da erleidet die Flughafen-Gesellschaft Ende Januar 1975 einen schmerzlichen Verlust. Ihr erster Geschäftsführer

Hellmuth Balve stirbt. Die Gesellschafterversammlung bestellt Wolfgang Krane, den früheren Gemeindedirektor von Wickrath, zu seinem Nachfolger.

Ausbau und Entwicklung des Regionalflughafens, der die amtliche Bezeichnung „Verkehrslandeplatz“ trägt, gehen Schritt um Schritt weiter. Im März 1977 wird die Halle 5 übergeben, die gleichzeitig mit einer neuen Energiezentrale gebaut worden ist. In den Kopfbau der Halle zieht die RWL-Luftfahrtgesellschaft ein. Rheinflug stellt das sechssitzige Airfoilboot fertig. Mit knapp 50 Mitgliedern gründet sich der Aero-Club 77. Lear-Jets und andere Düsen-Geschäftsreisemaschinen landen in MG.

Einer der Pioniere des Flughafens, Günter Reinhold, Schulungsleiter der Luftfahrerschule Nordrhein-Westfalen, der in mehr als 20 Jahren mehr als 800 Flugschülern das Fliegen beigebracht hat, geht in Pension. Und allein bei der Luftfahrerschule erwerben in diesem Jahr 90 Schüler den Privatpilotenschein.

1978 steht fest, daß zur neuen Betriebszone im „Hallenviertel“ möglichst bald ein neuer Kontrollturm an zentraler Stelle, daß ein neues, größeres Abfertigungsgebäude nötig ist. Da die Nachfrage nach Unterstellplätzen unvermindert anhält, wird zunächst die Halle 6 geplant. Die Firma City-Flug verliert mit Verwaltung, drei Düsenflugzeugen und weiterem Fluggerät nach Mönchengladbach. Die Firma

Beck Aero-Shop, die Ausrüstung verkauft, vergrößert sich in neuen Räumen. Die Firma Airconcept bekommt vom Bundesluftfahrtamt den Musterzulassungsschein. Seitlich des Abfertigungsgebäudes entstehen neue Geschäftsräume zur Aufnahme weiterer Firmen.

Gladbach hält nach wie vor die zweithöchste Bewegungszahl der Regional- und Verkehrslandeplätze im Bundesgebiet.

Ende der 70er Jahre sind alle Hallen überbelegt. Der Flughafen ist längst vom internationalen Geschäftsreiseflugverkehr akzeptiert. Sein Einzugsgebiet geht bis an die niederländische Grenze und auf der anderen Seite über den Rhein hinaus. Die Zahl der Fuß- und Zollabfertigungen zeigt, was hier „los ist“. 1978 wurden 2212 Flugzeuge und 6335 Personen abgefertigt.

Während im Herbst 1979 die Bauarbeiten für das neue Abfertigungsgebäude und den Kontrollturm beginnen, konstituiert sich auch der erste Lärmschutzbeirat für den Flughafen.

Für 1980 meldet die Chronik: Mönchengladbach ist Schwerpunktlandeplatz und Entlastungs-Flughafen für Düsseldorf. Drei Charterunternehmen mit einer Flotte von 20 Maschinen sind hier vertreten, 270 Flugzeuge, darunter 45 zweimotorige, hier stationiert. Die Tiefbauarbeiten für den weiteren Ausbau haben begonnen. Im Oktober ist Terminal- und Tower-Richtfest. xh