



Die Falcon 50 der Bertelsmann AG mit drei Triebwerken eröffnete mit ihrer Landung auf dem Flughafen Gütersloh den Geschäftsverkehr.

## Flughafen Gütersloh in ständigem Wandel

Von JOHANNES BITTER

**Kreis Gütersloh (gl).** Für den Flughafen Gütersloh, vor dem Zweiten Weltkrieg von der deutschen Luftwaffe angelegt, bei Kriegsende von den Amerikanern besetzt und sehr schnell an die britische Royal Air Force übergeben, hat zur Jahresmitte eine neue Ära begonnen. Im Verteidigungskonzept der NATO gilt die Basis weiterhin als Reserveflugplatz. Doch seit Jahresmitte ist die Flagge der königlichen Flieger eingezogen und das Banner der britischen Rheinarmee gehißt.

„Princess Royal Barracks“ lautet der neue Name. Vier Regimenter haben an der Marienfelder Straße ihre Heimat. (Die „Glocke“ berichtete am 7. Juli ausführlich über ihre Struktur.) Geflogen wird weiterhin; denn

das Army Air Corps ist unter ihnen mit Hubschraubern der Typen Gazelle und Lynx, befehligt von Oberstleutnant Mike O'Donoghugh. Das Sagen hat in der Garnison Gütersloh, zu der noch ein Feldartillerieregiment in den Mansergh Barracks an der Verler Straße zählt, Brigadegeneral Graham A. Ewer.

Vorbei sind also die Zeiten heulender Abfangjäger des Typs Lightning, die nach Einschalten des Nachbrenners verhältnismäßig schnell in den Wolken verschwanden, und die Besuche der NATO-Partner aus der Luft mit immerwährendem Gastrecht. Und auch die senkrechtstartenden Krachmacher vom Typ Harrier. Das intensiv nervende Gebrumme der doppelrotorigen Hubschrauber nach Bananenart – „Shinook“ – ist ebenfalls verstummt. Schließlich war „RAF GUT“, wie auf vielen fliegenden Hinweisschildchen an

den Einfallstraßen zu lesen ist, der am weitesten zur östlichen Demarkationslinie vorgeschobene Flughafen der NATO.

Und manches fiel vom Himmel: Nicht nur Harrier stürzten in der Feldflur ab, sondern auch Mirage-Jäger der Franzosen. Im Golfkrieg gedieh die Basis Gütersloh zur bedeutsamen logistischen Drehscheibe der Alliierten. Zuvor waren Gütersloher Harrier-Piloten im Falklandkrieg dabei. Lärmmeßstationen richtete die Stadt im Norden ein, um die „Lärmereignisse“ zu registrieren, unter denen die Bevölkerung seit Jahrzehnten litt. Alles möge und soll vorbei sein; denn die aktuellen Hubschrauber Gazelle (Aufklärung und Feuergeleit) und Lynx (Panzerabwehrkraketen) werden Wohngebiete meiden. Übungen unter Nachtflugbedingungen in der dunklen Jahreszeit allerdings sind vorprogrammiert.

Ziviler Flugverkehr von Gütersloh ist nicht neu. Im Oktober 1961 richtete die Royal Air Force eine direkte Flugverbindung nach London ein. Und als Ende November 1979 das neue Abfertigungsgebäude übergeben wurde, starteten pro Monat bereits 150 Passagierflüge von hier. Sie deckten den Bedarf des I. Britischen Corps' der Rheinarmee ab. Aber auch mancher deutsche Angehörige der deutsch-britischen Clubs in Gütersloh und Harsewinkel ging mit an Bord.

Mitglieder der königlichen Familie aus dem Buckingham Palace, Bundestagspräsident Richard von Weizsäcker, Minister aus Bonn und Bundestagsabgeordnete betreten die Gangway im Schatten des schlichten Towers und schritten entlang der Mini-Wallstreet, an der zeitweilig Spar-

kasse Gütersloh gleichzeitig mit Filialen vertreten waren. Maschinen der heimischen Industrie durften landen, mußten gleich danach aber wieder durchstarten.

Dann fiel der Eisenerne Vorhang. Die Royal Air Force zog ab. Es begann die kontroverse Diskussion um eine zivile Nutzung des Flughafens Gütersloh. Kernpunkt: Es gibt keine Basis in der Region, die das hat, was in Gütersloh bereits vorhanden ist.

Alles, was sich außerhalb der Raumfahrt im All bewegt, ist von der Marienfelder Straße gelandet und gestartet. Und bezahlt sind Pisten und Technik. Eine solche Infrastruktur darf nicht verkommen. Millioneninvestitionen in Paderborn-Lippstadt, Dortmund und Münster/Osnabrück sind beschlossene Sache, Willen der Landesregierung und Wunsch der Betreiber. Da stört Gütersloh.

## Interessengemeinschaft ohne Stadt

Immerhin gibt es inzwischen eine Interessengemeinschaft Flughafen Gütersloh (IGFG). Die Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld bildete den Motor. Weitere Mitglieder sind z. Zt. die Reinhard Mohn GmbH (Bertelsmann), die Böllhoff Beteiligungs-GmbH (Bielefeld), C. A. Delius & Söhne (Bielefeld), Johann Heinrich Frankendorf (Gütersloh), Autoglas Oldenburg GmbH (Gütersloh) und der Kreis Gütersloh.

Die Firma Oetker zog sich zurück, weil sie sich weiterhin auf den Landeplatz Windelsbleiche konzentrieren will. Ihre Anteile wurden aber nicht unter anderen Mitgliedern der IGFG aufgeteilt, weil neue zu erwarten sind. Sicher ist der Beitritt von Miele & Cie. unmittelbar nach den Betriebsferien am kommenden Mon-

tag. Claas in Harsewinkel hat ebenfalls eine positive Absichtserklärung gegeben.

Außen vor steht die Stadt Gütersloh. CDU-Fraktionssprecher Helmut Lütkemeyer hält das für unmöglich, kann eine Mehrheit aber nur mit der FDP herbeiführen, die – im Gegensatz zum Kreistag – in der Stadt noch zögert. Lütkemeyer: „Die Standortgemeinde muß in der Flughafen-GmbH den Fuß in der Tür haben.“

Am 22. Juli landete als Test die dreistrahlige Falcon 50 der Bertelsmann AG. Damit sind die Geschäftsflüge nach Abrücken der Royal Air Force wieder aufgenommen. Zwei Fluglotsen werden Angestellte der IGFG: John Towell (früher Royal Air Force) und Wolfgang Gräfer (früher deutsche Luftwaffe). Die Falcon 50

hat Platz für zwei Piloten, neun Passagiere und eine Stewardess. Außerdem fliegt der Medienkonzern mit Chefpilot Clemens Broll noch eine Falcon 10 mit zwei Triebwerken und Platz für acht Passagiere.

Dr. Rolf Kiehne, Vertreter des Hauses Bertelsmann in IGFG, weist darauf, daß alle Geschäftsmaschinen nur starten und landen, aber nicht verweilen dürfen auf der Militärbasis Gütersloh. Fritz Hense, Betriebsleiter des Regionalflughafens Paderborn-Lippstadt, sieht die Privatflugzeuge noch lange in Ahden beheimatet: „Die britische Armee hat eben Hausrecht in Gütersloh.“ Eine Kooperation bietet Paderborn-Lippstadt der IGFG an. Der Kreis Gütersloh trägt auf zwei Schultern: Er ist in beiden Gesellschaften vertreten.



Deutscher Gast, Bertelsmann-Chefpilot Clemens Broll, und britischer Hausherr, Oberstleutnant Mike O'Donoghugh. Bilder: Bitter