



Köln Bonn Airport

EINBLICK HISTORIE



Köln Bonn Airport

Die Geschichte der Luftfahrt in Köln beginnt 1906, als in Bickendorf der Kölner „Club für Luftschiffahrt“ einen Landeplatz für Zeppeline eröffnet. Bis mit dem „LZ 3“ aus Friedrichshafen das erste starre Luftschiff in Köln Station macht, vergehen aber noch drei Jahre.

BUTZWEILERHOF – LUFTKREUZ DES WESTENS

Für die Flugpioniere wird der Butzweilerhof in Köln-Ossendorf - nahe Bickendorf - einer der ersten Start- und Landeplätze. Diesen Flugplatz nutzen während des 1. Weltkriegs das deutsche Militär, nach 1918 die britischen Besatzungstruppen. Erst 1926 verlassen die letzten Soldaten der Siegermächte

Köln. Der Butzweilerhof geht wieder in den Besitz von Köln über.

Der Zeitpunkt ist ideal, denn das zivile deutsche Luftverkehrsnetz wächst. Die beiden privaten Fluggesellschaften Aero Lloyd und Junkers Luftverkehr fusionieren zur Deutschen Luft Hansa Aktiengesellschaft. Ihre erste Linienmaschine ist die Junkers F 13: An Bord sind vier Passagiere und zwei Besatzungsmitglieder bei einer Spitzengeschwindigkeit von 185 km/h.

Auf Initiative des damaligen Oberbürgermeisters Konrad Adenauer investiert Köln 1,6 Millionen Reichsmark in den Butzweilerhof. Anfang der 30er Jahre wird er zu einem der modernsten und mit seinem Passagier-, Fracht- und Postaufkommen nach Berlin-Tempelhof

zweitgrößten Flugplatz Deutschlands ausgebaut. Mit Ausbruch des 2. Weltkriegs übernimmt die deutsche Luftwaffe das Regiment über den Butzweilerhof, nach 1945 hat die britische Royal Air Force das Sagen. Für den „Butz“, wie ihn die Kölner nennen, bedeutet dies das endgültige Aus als Verkehrsflughafen.

KONRAD ADENAUERS INITIATIVE

Dass Köln dennoch Anfang der 50er Jahre in den Kreis der deutschen Airports mit überregionaler Bedeutung zurückkehrt, ist vor allem Konrad Adenauer zu verdanken. Der erste deutsche Bundeskanzler hält eine engere Anbindung der jungen Bundeshauptstadt Bonn an den internationalen Luftverkehr für



Der „Flower-Airport“, so wurde der Flughafen Köln/Bonn in den Anfangsjahren genannt, war ein beliebtes Ausflugsziel.

dringend notwendig. Als geeigneter Ort für einen Flughafen in Regierungsnähe kommt 1949 der ehemalige Luftwaffen-Fliegerhorst Wahn ins Gespräch, der nach Kriegsende von der Royal Air Force genutzt wird. Der britische Hochkommissar Sir Brian Robertson gibt zu verstehen, dass auf dem großen Areal in Porz-Wahn durchaus auch ziviler Luftverkehr Platz finden könne.

Es sind aber noch eine Reihe von Problemen zu bewältigen, ehe am 23. September 1950 die British European Airways (BEA) eine tägliche Flugverbindung zwischen Wahn und Berlin einrichtet. Am 8. Dezember 1950 wird die „Köln-Bonner Flughafen Wahn G.M.B.H. zu Porz“, die spätere Flughafen Köln/Bonn GmbH, ins Handelsregister eingetragen. Gesellschafter sind mit einem Anteil von damals jeweils 100.000 Mark die Bundesrepublik Deutschland und die Stadt Köln, mit jeweils 50.000 Mark das Land Nordrhein-Westfalen und die Stadt Bonn. Der Siegreis hält 35.000 Mark, 15.000 Mark die Stadt Porz.

Die Lizenz für den zivilen Luftverkehr ist zunächst bis zum 31. Dezember

1951 befristet. Bescheiden ist auch das Flugangebot der BEA und Sabena. Bis Anfang 1955 sind sie die einzigen Luftverkehrsgesellschaften am Platz. Kaum dass sich der Zivilverkehr in Köln etablieren konnte, gerät er durch die Rückkehr der britischen Luftwaffe erneut in Bedrängnis.

Der Kalte Krieg zwischen West und Ost drängt zivile Belange zugunsten militärischer Ansprüche in den Hintergrund. Für Köln/Bonn bedeutet das: Täglich sind nur acht zivile Starts und Landungen erlaubt, später dürfen es sechs mehr sein. Die Geschwader der Royal Air Force und die der anderen NATO-Staaten sind an diese Beschränkungen nicht gebunden. Rund 400 Starts und Landungen ziviler Maschinen stehen 3.750 militärische Flugbewegungen gegenüber.

ZIVILE NUTZUNG

Mit den Pariser Verträgen zur Bildung einer Westeuropäischen Union hat die Bundesrepublik Deutschland inzwischen ihre Souveränität und damit auch die Lufthoheit erhalten. Sie darf wieder

eigene Flugzeuge besitzen. Für die Interessen von Köln/Bonn treten Konrad Adenauer, der deutsche Bundeskanzler, und sein Sohn Max Adenauer, Oberstadtdirektor von Köln, ein.

Nach langen Verhandlungen zwischen der Bundesregierung und der NATO gelingt im Sommer 1957 der Durchbruch: Nachdem die britische Luftwaffe Köln/Bonn verlassen hat, geht die Verantwortung für den Flughafen am 18. Juli 1957 an die deutschen Behörden über. Die Flughafengesellschaft übernimmt den Tower und andere Gebäude, die Bundesanstalt für Flugsicherung die Flugleitung. Die Bundeswehr zieht in das militärische Areal ein, auf dem einige Kasernen und vier Flugzeughallen stehen.

GROSSER NACHHOLBEDARF

Für den Flughafen Köln/Bonn ist es höchste Zeit, den mehrjährigen Vorsprung der anderen Flughäfen, die unter den Folgen der Nachkriegszeit weniger stark zu leiden hatten, aufzuholen. Vorerst rangiert er bei den Passagieren unter den neun deutschen Flughäfen vor



Bremen und Nürnberg auf Platz sieben. Frankfurt – Platz eins – fertigt über zehnmal so viele Fluggäste ab.

Die zivile Luftfahrt steht weltweit vor einem gewaltigen Umbruch. Erstmals überqueren 1958 mehr Menschen den Nordatlantik in der Luft als auf dem Wasser. Im gleichen Jahr steigt in Deutschland das Transportvolumen für Personen-, Luftpost- und Frachtverkehr im Schnitt um 60 Prozent. Die Zahl der Starts und Landungen in Köln/Bonn wächst um 130 Prozent, die der Passagiere und die der Luftpost um mehr als das Doppelte, die Zahl des Frachtaufkommens um 150 Prozent.

Ende der 50er Jahre beginnt die Ära der Jets. Am 4. Oktober 1958 nimmt die de Havilland „Comet 4“ als erstes Düsenverkehrsflugzeug der Welt den Linienverkehr zwischen Europa und den USA auf. Kurz darauf unternimmt die Pan American World Airways mit 20 Boeing 707 sowie 25 Douglas DC 8 den Schritt ins Düsenzeitalter. Auch die Deutsche Lufthansa kauft die Boeing 707. Im Ver-

gleich zu der bis dahin für die Fernstrecke eingesetzten Lockheed Super Constellation mit Propellerantrieb (86 Sitze, 450 km/h Reisegeschwindigkeit, 5.400 Kilometer Reichweite) bedeuten die neuen Jets einen Riesensprung: Sie fassen 180 Passagiere, fliegen in einer Höhe von über 10.000 Metern mit rund 900 km/h und bieten eine wesentlich größere Reichweite.

Die Flughäfen müssen sich auf die neue Technik einstellen, da die Jets längere Start- und Landebahnen, größere Vorfelder, modernere Technik und großzügigere Abfertigungsanlagen benötigen. Im November 1958 gibt die NRW-Landesregierung grünes Licht für einen umfassenden Ausbau des Flughafens Köln/Bonn.

AUFBRUCHSTIMMUNG

1959 beginnen die Arbeiten an der 3.815 Meter langen Großen Start- und Landebahn, die im März 1961 abgeschlossen sind. Zum interkontinentalen Jung-

fernflug startet ein von der Air France gechartertes Flugzeug mit japanischen Bergarbeitern zur Reise über Anchorage/Alaska nach Tokio. Die Deutsche Lufthansa bedient die Strecke Köln/Bonn-New York.

Die 60er Jahre stehen ganz im Zeichen intensiver Bautätigkeit. Herausragend: das „Drive-In“-Terminal mit seinen beiden Abfertigungssternen, das am 20. März 1970 der damalige Bundespräsident Gustav Heinemann eröffnet. Nicht zu unterschätzen ist die repräsentative Wirkung, die von dem architektonisch eindrucksvollen neuen Terminal, dem Terminal 1, ausgeht.

Es ist die erste Visitenkarte, die Fremde, wozu auch die zahlreichen Staatsgäste gehören, von Köln bzw. Bonn zu sehen bekommen. Fast alle bedeutenden Staatsgäste der Nachkriegszeit landen in Köln/Bonn. Die lange Liste reicht von Charles de Gaulle, Dwight Eisenhower, John F. Kennedy und Indira Ghandi bis hin zu Bill Clinton und Michail Gorbatschow.



Köln Bonn Airport

Queen Elizabeth II. schreitet im Mai 1965 gemeinsam mit Bundespräsident Heinrich Lübke die Ehrenformation des Wachbataillons der Bundeswehr ab.



ÜBER 10 MILLIONEN PASSAGIERE

Ende der 60er und zu Beginn der 70er Jahre bekommt das Wirtschaftswachstum in der Bundesrepublik einen Dämpfer. Bis Anfang der 80er Jahre flog der Luftverkehr zunehmend an Köln/Bonn vorbei. Erst Mitte der 80er Jahre geht es im Passagier- und Frachtverkehr wieder aufwärts. Die Frachtanlagen werden erweitert; UPS sowie SAS richten ihre europäischen Frachtdrehkreuze in Köln/Bonn ein. Der Express-Carrier TNT baut seinen Europa-Hub aus. Mit der Aufnahme des Liniendienstes Köln/Bonn-New York-Newark durch die Lufthansa im Jahr 1990 erhält Köln/Bonn wieder eine Linienverbindung in die USA. Gleichzeitig steigen die Passagierzahlen erstmals über die 3-Millionen-Grenze.

Nach einem leichten Rückgang des Passagieraufkommens im Golfkriegsjahr 1991 wachsen Passage und Fracht bis zur Jahrtausendwende stark an. Begleitet von großen Bauprojekten wie dem neuen Terminal 2, den beiden Groß-Parkhäusern und dem Flughafen-Bahnhof. Bis heute investiert die Flughafengesellschaft jedes Jahr mehrstellige

Millionen-Summen in den Ausbau seiner Infrastruktur.

Anfang des neuen Jahrtausends sanken die Passagierzahlen – nicht zuletzt als Folge der Anschläge vom 11. September 2001. Als jedoch im Herbst/Winter 2002 die beiden Low-Cost-Airlines Germanwings und Hapag-Lloyd Express (heute TUIfly) hier ihren Betrieb aufnahmen, entwickelt sich Köln/Bonn in den Folgejahren zu dem am schnellsten wachsenden Flughafen in Kontinentaleuropa.

Innerhalb von nur fünf Jahren konnte der Köln Bonn Airport sein Passagieraufkommen von 5,5 Millionen auf knapp 10,5 Millionen Passagiere (2007) steigern und damit fast verdoppeln. Heute fliegen mehr als 40 Airlines zu über 120 Zielen in rund 30 Ländern. Nicht weniger erfolgreich ist Köln/Bonn beim Frachtverkehr. Fast 600.000 Tonnen (2008) umgeschlagene Fracht bedeuten den zweiten Rang unter den deutschen Frachtflughäfen, in Europa den siebten Rang. Nach Verkehrseinheiten gerechnet – hierbei entsprechen 100 Kilogramm Fracht einem Passagier – belegt der

Airport den vierten Platz in der Riege der großen deutschen Verkehrsflughäfen. Folgerichtig zählt der Köln Bonn Airport zu den wichtigsten Wirtschafts- und Standortfaktoren der Region. Auf der Arbeitsstätte Flughafen arbeiten nahezu 12.500 Beschäftigte bei rund 140 Unternehmen und Behörden.

Herausgeber:

Flughafen Köln/Bonn GmbH
Marketing/Kommunikation
Postfach 98 01 20
51129 Köln

Internet: www.koeln-bonn-airport.de
e-mail: info@koeln-bonn-airport.de

Redaktion:

Bodo Rinz

Gestaltung/Satz:

kola GmbH i.G.
www.kola-light.de

Stand:

März 2009