

Zukunftsprojekt Flugverkehr?

- Top-Manager der drei größten deutschen Fluggesellschaften (Lufthansa, Air-Berlin und LTU) sagten kürzlich auf einem Airline-Gipfel, dass in NRW langfristig nur die großen Flughäfen, d.h. Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück überleben werden.
- Laut "NRW-Luftverkehrskonzept 2010" wird der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach nicht favorisiert.

Schon gewusst?

- Nur rund fünf Prozent der Weltbevölkerung nehmen überhaupt am Flugverkehr teil.
- Flugzeuge sind das Verkehrsmittel mit der schlechtesten Klimabilanz; kurios ist, dass der Flugverkehr von internationalen Verpflichtungen zum Klimaschutz ausgenommen bleibt.
- Der rasant wachsende Flugverkehr macht alle Erfolge im Klimaschutz (Kyoto-Protokoll) in wenigen Jahren wieder zunichte.

Wer sind die Ausbaugegner?

In den umliegenden Kommunen sind übrigens alle Fraktionen (CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP) gegen den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach.

Die Ausbaugegner:

Stadt Neuss, Rhein Kreis Neuss, Stadt Korschenbroich, Aeroclub Grevenbroich, Stadt Jüchen, Stadt Dormagen, Stadt Willich, Stadt Kaarst, Stadt Krefeld, Stadt Meerbusch, Kreis und Stadt Viersen, Airpeace, BUND, NABU und VCD.

V.i.S.d.P.

Bürgerinitiative gegen Fluglärm in der Stadt Korschenbroich e.V.

Martin Rothe -Vorsitzender

Auf den Kempen 87

41352 Korschenbroich

Tel: 02161/672075

www.eroerterung-mg.de

www.airpeace.de



DER FLUGHAFEN FLOP



MG STÜRZT AB

Flugplatz Mönchengladbach Ein "Zukunftsprojekt" ohne Zukunft

FLOP 1

1994 sollten laut Gutachten im 1. Betriebsjahr des Verkehrslandeplatzes (VLP) 500.000 Passagiere abgefertigt werden. Die Begründung für den Ausbau 1994 und heute war und ist, dass bis 2012 ca. 2,8 Millionen Passagiere in MG abgefertigt werden.

Heute: 10 Jahre später, sind es knapp 150.000 Passagiere. Tatsache ist, dass alle Regionalflughäfen in Deutschland zusammen nur ca. 3 Millionen Passagiere abfertigen.

FLOP 2

Die jetzige Landebahn wurde 1993 für 20 Millionen DM saniert und erweitert.

Heute: Nun soll für 60 Mio. Euro eine neue längere Landebahn gebaut werden.

FLOP 3

Der Verkehrslandeplatz sollte laut Gutachten in max. zehn Jahren in die Gewinnzone steigen.

Heute: Seit Anbeginn schreibt der Verkehrslandeplatz rote Zahlen. Bisher wurden bereits mehr als 50 Mio. Euro verbaut. Um den laufenden Betrieb zu finanzieren und das Investitionspotential sowie die weiteren Neu- und Ausbaukosten zu erwirtschaften bedarf es einer Anzahl von 50-60 Mio. gewinnbringender Passagiere.

FLOP 4

Im Absturzrisikobereich des VLP Mönchengladbach leben über 21.000 BürgerInnen. Bei einer Absturzwahrscheinlichkeit, die 50 x höher liegt als am Airport Frankfurt/M. müssten viele BürgerInnen umgesiedelt werden oder werden sie etwa ihrem Schicksal überlassen? Das Absturzrisiko am Flughafen Frankfurt/M. beträgt 1:1.000.000; am VLP-MG beträgt dieses 1:20.000. Hinzu kommt, dass die Flugschneisen der Flughäfen Düsseldorf und Mönchengladbach sich kreuzen.

FLOP 5

Es wird von den Gesellschaftern des VLP immer behauptet, dass nach dem Ausbau Urlaubsflüge in relevanter Anzahl und Umfang ab Mönchengladbach angeboten werden können. Bis heute fehlen Beweise, dass Touristikunternehmen oder Fluggesellschaften überhaupt Interesse zeigen. Folgende Gesellschaften haben Mönchengladbach u.a. bereits verlassen: Air Berlin, Debonair, EAE, VLM.

FLOP 6

Ein Flugplatz, der um seine Existenz bangt, greift nach jedem gewinnbringenden Geschäft. Der VLP-MG wird über kurz oder lang nicht ohne Frachtverkehr bleiben. (Vergleiche Flughafen Dortmund: 1998: 1.000 Tonnen Luftfrachtverkehr, heute: 5.000 Tonnen - auch Gefahrguttransporte)

FLOP 7

Das Flughafengutachten besagt, dass pro 1.000.000 Passagiere 1.000 Arbeitsplätze entstehen. Aufgrund von Rationalisierungseffekten ist die Zahl der Arbeitsplätze auf unter 500 zurückgegangen. Aktuelle Beispiele aus Deutschland zeigen, dass bei Regionalflugplätzen die Zahl der Arbeitsplätze bundesweit zwischen 80 und 125 pro 1.000.000 Passagiere liegt.

FLOP 8

Sollte der VLP-MG bis 2005 nicht in die Gewinnzone kommen, können die Vertragspartner Hochtief und Düsseldorf eine Option ziehen und den VLP nur noch bis 2010 zu den Vertragsbedingungen weiter führen. Danach geht die "Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH" mit all ihren angehäuften Schulden an die "Stadtwerke Mönchengladbach GmbH" zurück. Ab 2010 müssten dann alle Bürgerinnen und Bürger Mönchengladbachs und die Kunden der NVV-Region für den VLP bezahlen.

Volkswirtschaftliche Leistungen des Flugplatzes:

Allein im Jahr 2004 machte der VLP 5 Millionen Euro Verluste und beförderte insgesamt 150.000 Passagiere und Flugschüler. Die von 1998 bis heute aufgelaufenen Verluste betragen ca. 35 Millionen Euro.