

## Vom Traum Großflughafen MGL zum Albtraum Subventionsruine

Ungeachtet der aktuellen Entwicklung im Flugverkehr, – im ersten Halbjahr 2008 sind nach Angaben des Luftfahrtverbandes IATA 24 Fluggesellschaften Pleite gegangen, namhafte Europäische Airlines wie Alitalia und Austrian Airline ringen ums Überleben; Air Berlin, die nach Lufthansa zweitgrößte Fluggesellschaft, hat ihre Wachstumspläne gestoppt; Billigflieger Ryanair hat Flugzeuge stillgelegt – glaubt man in Mönchengladbach immer noch an den Ausbau des Flughafens (Verkehrslandeplatzes). Nach fünfjähriger Dauer des Antragsverfahrens für eine Startbahnverlängerung auf 2.400 m, welches 350.000 EUR gekostet hat, wurde das Verfahren Anfang diesen Jahres von der Bezirksregierung endgültig ad acta gelegt und abgeschlossen. Übrigens konnte ein Bedarf für einen Flughafen-Ausbau in Mönchengladbach von den Antragstellern bis heute nicht nachgewiesen werden!

Nun werden nur wenige Monate nach Abschluss des Verfahrens aufgrund eines noch nicht veröffentlichten Gutachtens wieder Hoffnungen geweckt. „Ein Schelm, wer Böses dabei denkt, wenn gerade das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt belegt, dass der Verkehrslandeplatz angeblich schwarze Zahlen schreiben kann“, so Gaby Brenner, Vorstandssprecherin der Bündnisgrünen.

Laut Gutachten soll es Ziel sein, bis 2014 jährlich 5.000 Geschäftsflüge abzuwickeln. Allein dadurch käme jedoch der Flughafen noch nicht einmal annähernd in eine Gewinnzone.

Der Flugverkehr ist der mit Abstand klimaschädlichste Verkehrsträger überhaupt. Den offiziellen Bekenntnissen zum Klimaschutz zum Trotz wird er dennoch mehrfach subventioniert: Auf Flugbenzin

wird weder eine Kerosin- noch Ökosteuer erhoben. Bei internationalen Verbindungen ist der Flugverkehr von der Mehrwertsteuer befreit. „Der klimaschädlichste Verkehrsträger sollte auch der teuerste sein. Die Niederländer sind uns ein Stück voraus und haben eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf innereuropäische und Interkontinentalflüge eingeführt. Um diese Abgabe zu umgehen, weichen zur Zeit viele Niederländer auf deutsche Flughäfen, insbesondere auf Weeze aus“, so Gaby Brenner.

Es gibt keinen Regionalflughafen, dessen Ausbau nicht mit öffentlichen Mitteln subventioniert wurde. Alle schreiben rote Zahlen als Verluste in ihren Bilanzen, so auch der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach. Betrugten die Defizite des Gladbacher Airports in den 80er Jahren noch 5 Millionen DM jährlich, so haben sich diese auf aktuell 5 Millionen EUR jährlich fast verdoppelt.

Die Verluste trägt zur Zeit noch die Gesellschafterin Flughafen Düsseldorf GmbH. Ab 2010, d.h. in knapp anderthalb Jahren jedoch die Flughafen Mönchengladbach GmbH und die NVV AG und damit indirekt die Bürger unserer Stadt. Nach Meinung der Bündnisgrünen ist es weder ökologisch noch ökonomisch zu verantworten, weitere Planungsgelder in das wieder zum Scheitern verurteilte Projekt Flughafen Mönchengladbach zu versenken.

---

Bündnis 90/Die Grünen  
Kreisverband Mönchengladbach  
Ulla Brombeis  
Geschäftsführerin