

Wolfgang Honken
Oststr. 14
41352 Korschenbroich

23.6.05

Bezirksregierung Düsseldorf
z.Hd. Herrn Marten / Frau Hörr

Planfeststellungsverfahren Ausbau Verkehrslandeplatz Mönchengladbach

Antrag auf Beendigung des PF-Verfahrens

Sehr geehrte Frau Hörr, sehr geehrter Herr Marten,

Das ganze PF-Verfahren beruht auf der Annahme einer Prognose, dass der Flugplatz MGL im Jahre 2015 ca 2,8 Mio Jahrespassagiere haben wird.

Diese Annahme entbehrt jeder Grundlage und wurde bisher von keinem Gutachter für plausibel erklärt und begründet.

Ich bin zu der Überzeugung gelangt, dass aus folgenden Gründen dieses Verfahren beendet werden sollte:

Kein angesehenener Luftverkehrsfachmann - ob von ADV, ADL, Barig, DLR, IATA, Deutscher Reisebüroverband, Lufthansa o.ä. - ist bereit, diese gestrunzte Annahme zu bestätigen .

Prof. Johlen hat diese Annahme nicht als angemessen bewertet sondern akzeptiert.

Für Prof. Wolf gilt das Gleiche.

Für Prof. Hamm gilt das Gleiche.

Für Prof. Fricke gilt das Gleiche.

Hat einer dieser Gutachter die Zahl von 2,8 Mio Jahrespax in 2015 auf den Prüfstand gestellt – oder haben alle diese Zahl als realistisch stillschweigend akzeptiert ?

Will sagen. Isoliert betrachtet, mögen die Angaben der Gutachter, basierend auf einer Prognose von 2,8 Mio Jahrespax durchaus zutreffen. ABER: Wer hat die Prgnose von 2,8 Mio Jahrespax als realistisch, als machbar, akzeptiert ?

Die Annahme von 2,8 Mio Jahrespax widerspricht jeglicher **Plausibilität**

- a) wegen des von DUS, NRN, CGN ungeheuer wirkenden „Verkehrsschatten“,
- b) wegen des absehbar auslaufenden Verlustübernahme-Vertrages mit DUS

- c) im Vergleich zu allen anderen deutschen (Regional-) Flughäfen wären 2,8 Mio Jahrespax ein statistischer Ausreißer, ein gleichartiger Platz, der nur 30 km von Brüssel entfernt liegende Flugplatz **Antwerpen** verzeichnete 2004 gerade mal 125.000 Jahrespassagiere;
- d) Die slot-Erweiterung DUS wird den Kernschatten auf MGL vertiefen.

Die Antragstellerin hat bis heute nicht erläutern können :

- 1) Mithilfe welcher Maßnahmen kann ein seit Jahren aufgeteilter Markt einen newcomer-Anbieter akzeptieren oder auf unseren Fall bezogen: mithilfe welcher Maßnahmen kann ein vor Jahren aufgeteilter Kuchen der Luftverkehrs-Nachfrage dieser Region am hoffnungslos verwaisten VLP MGL in 10 Jahren ur-plötzlich von wenigen Marktteilnehmern an sich gerissen werden ?
- 2) Die Antragstellerin kann bis heute keine **Airline(s)** nennen, die eine Bedienung von MGL planen – um gegen die Konkurrenzairlines in **DUS/CGN/NRN** anzugehen.
- 3) Die Antragstellerin ignoriert, dass MGL
 - a) von 3 etablierten Flughäfen mit 15 Billig-Airlines umzingelt ist, also in einem intensiven Verkehrsschattenschatten liegt und
 - b) der Flughafen Düsseldorf in diesem Herbst zusätzlich 20.000 **slots** erhält, wodurch die NRW-Flughafen – Landschaft völlig umgekrempelt wird, Ryanair möglicherweise von **Weeze** oder easyjet von **Köln/Bonn** nach DUS geht. Es gibt keine Erklärung, wie die Antragstellerin diesen kurzfristig sich intensivierenden Verkehrsschatten (Wettbewerbsintensität) überwinden will.
- 4) Es gibt in der gesamten westeuropäischen Flughafenlandschaft keine Vorlage, die 1:1 auf MGL übertragbar wäre und die **Machbarkeit** für einen verkehrlichen Urknall ohne ordnungspolitischen Eingriff begründen könnte – um ein so gewaltiges Wachstum zu rechtfertigen – als gäbe es kein Konkurrenz-Umland.
- 5) Was soll MGL können, was der Flughafen Niederrhein nicht kann ?
- 6) Was soll MGL können, was der Flughafen Düsseldorf nicht zu bieten vermag ?

- 7) Was soll MGL können, was der Flughafen **Köln/Bonn** nicht aufbieten kann ?

- 8) Nachdem nun auch Augsburg –so wie MGL- den Linienverkehr mit Prop-Gerät aufgrund des Verkehrsschattens vom größeren **Nachbarflughafen** (MUC) verloren (und sogar Konkurs angemeldet hat), meinte der dortige OB, dass man sich dann auch von einer Startbahnverlängerung zur Aufnahme von Boeing und Airbus Flugzeugen verabschieden müsse. Ein für alle mal. Worin liegt nun die Unique **Selling Proposition (Heraushebungsmerkmal)** , das MGL im Vergleich zu Augsburg so ganz anders aussehen lassen soll ?

- 9) So, wie niemand ein Auto ohne Chassis oder ein Haus ohne Fundament abnimmt, so kann man im flächenkleinen Dreieck NRN-DUS-CGN nicht auch noch einen 4. intl Flughafen unter der überaus zu bezweifelnden Annahme von 2,8 Mio Jahrespassagiere **für** 2015 in MGL abnehmen, die sich bisher kein seriöser Gutachter zu begründen getraut hat.

- 10) Auf mehrmaliges Fragen gab es keine plausible Antwort auf die Frage nach dem Absturzrisiko bei kreuzenden Verkehren von MGL RWY 13 und nach DUS RWY 05 landenden Großflugzeugen, wobei letztere eine unsichtbare Wirbelschleppe (horizontaler Mini-Tornado) kreieren. Ein Unfall wie American Airlines 587 im November 2001 im New Yorker Stadtteil Queens, wo eine A 300 bei schönstem Wetter wegen einer Wirbelschleppe einer vorausgeflogenen B 747 der Japan Airlines runtergefallen war (200 Tote), muß sich hier nicht wiederholen. Wenn nach Wirbelschleppen von kreuzenden Verkehren von 2 verschiedenen Flughäfen gefragt wird, dann erwarten die **Kritiker** keine Antwort auf eine Wirbelschleppen-Staffelung von ein und demselben airport.

Aus diesen Gründen und solchen der Minderung von Vertrauensschätten beantrage ich, das **PF-Verfahren** MGL umgehend zu beenden.

Mit **freundlichen** Grüßen

