

Vorlage Nr.: 02/002		16.01.2001	
Beschlussvorlage		öffentlich	
für den	Berichterstatter	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Verkehrsfragen und – entwicklung	Landrat	22.01.2001	2
Kreisausschuss	Landrat	29.01.2001	3
Kreistag	Landrat	29.01.2001	4

Verkehrslandeplatz Marl-Loemühle

Der Kreistag beschließt unter Einbeziehung der Darlegungen in den nachfolgend geschilderten Entscheidungsszenarien:

1. Die Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Marl-Loemühle wird verlängert.

o d e r

2. Die Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Marl-Loemühle wird **nicht** verlängert.

Erläuterungen zur Sach- und Rechtslage:

(Bei Maßnahmen mit Auswirkungen auf Umwelt, Gleichstellung oder Finanzen ist in den Erläuterungen darauf besonders einzugehen)

In dieser Vorlage sind die Ergebnisse der bisherigen Untersuchungen, Anhörungen, Gespräche und Anfragen, die im Zusammenhang mit einer Verlängerung der Start- und Landebahn im vergangenen 12 Monate geführt wurden, zusammenfassend zusammengetragen. Grundsätzliche Informationen zu JAR-OPS sowie Eckdaten zum Flugplatz Marl-Loemühle werden hier nicht wiederholt, da sie im Zuge der Diskussionen im letzten Jahr aufgelistet und vorgelegt wurden.

Ämter	Sichtvermerk Amtsleiter	Sichtvermerk Dezernent	Kreisdirektor	Landrat
02	gez. Peetzen			gez. Schnipper
20	gez. Dynak			

Beratungs- ergebnis	☐ gemäß Beschlussvorschlag	☐ abweichender Beschluss		
	☐ einstimmig	Ja:	Nein:	Enth.:

Die Quellen sind insbesondere:

1. Verkehrslandeplatz Loemühle GmbH: Erforderliche Maßnahmen zur Anpassung der Anlagen und Einrichtungen der Verkehrslandeplatz Loemühle GmbH an die Vorschriften JAR – OPS 1, Januar 2000
2. Verkehrslandeplatz Loemühle GmbH: Beantwortung des Fragenkatalogs der Stadt Marl, Mai 2000
3. Kreisverwaltung Recklinghausen: Dokumentation der Diskussionsveranstaltung über den Verkehrslandeplatz Marl-Loemühle am 29. Mai 2000
4. Westfälische Wilhelm-Universität Münster, Institut für Verkehrswissenschaft: Verkehrslandeplatz Marl-Loemühle, Gutachten zur Wirtschaftlichkeit einer Anpassung der Infrastruktur an die "Joint Aviation Requirements for Operations" (JAR-OPS), Oktober 2000
5. Kreisverwaltung Recklinghausen: Zusammenstellung der Schreiben an den Landrat im Zusammenhang mit der Diskussion über die Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Marl-Loemühle, Oktober 2000
6. Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW: NRW-Luftverkehrskonzeption 2010, Dezember 2000
7. Antwortschreiben des Ministers Schwanhold vom 28.12.2000

Die Unterlagen zu 1, 3, 4 und 5 sind den Kreistagsmitgliedern zugestellt worden. Die anderen Materialien sind den Fraktionsgeschäftsstellen bzw. den Fraktionsvorsitzenden zugesandt worden.

Kosten für die Verlängerung der Start- und Landebahn

In Ausführung des Kreistagsbeschluss vom 22. Juni 1998 erstellte die Geschäftsführung der Loemühle GmbH eine Ausarbeitung ("Erforderliche Maßnahmen zur Anpassung der Anlagen und Einrichtungen der Verkehrslandeplatz Loemühle GmbH an die Vorschriften JAR – OPS 1") in der die notwendigen Maßnahmen zum Erhalt des Status quo ermittelt wurden und legte diese dem Landrat im Januar 2000 vor.

Die für die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 1.350 Meter insgesamt notwendigen Kosten wurden von der Verkehrslandeplatz Loemühle GmbH mit 13,8 Mio. DM kalkuliert (ohne Grundstückskosten). Bei unterstellter Landesförderung wurde im günstigsten Fall ein Eigenanteil des Kreises von 4,4 Mio. DM, im ungünstigen Fall von 12,4 Mio. DM ermittelt (jeweils zzgl. Grundstückskosten).

In der Bewertung der Kostendarstellung durch die Verwaltung wurde die Angabe zur Untertunnelung der Start- und Landebahn im Zuge der Bockholter Straße (K 22) als deutlich zu gering festgestellt. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Geländeversiegelung unberücksichtigt sind und die Gesamtkosten erhöhen werden.

Die aufgezeigten Fördermöglichkeiten konnten nur begrenzt verifiziert werden. Unter der Voraussetzung, dass in den entsprechenden Fördertiteln ausreichend Geld zur Verfügung gestellt wird, würde der vom Kreis zu tragende Eigenanteil eher an dem oberen als an dem unteren Ende der oben genannten Bandbreite liegen.

Darüber hinaus wird von Ausbaukritikern darauf hingewiesen, dass die Kostenschätzung insgesamt zu optimistisch sei, denn bei den 1990 erarbeiteten Ausbauplanungen (Landebahnlänge 1.400 m) sei bereits ein Kostenvolumen von insgesamt

bis zu 32,8 Mio. DM ermittelt worden (Studie zur Weiterentwicklung des Verkehrslandeplatz Marl-Loemühle, 1990, Seite 196)¹.

Im Gegensatz zu den Ausbaukritikern zeigt die Flugplatzgemeinschaft Einsparmöglichkeiten bei den von der Loemühle GmbH ausgewiesenen Investitionen auf. Dies gilt insbesondere für die Straßenverkehrsproblematik (Untertunnelung der Start- und Landebahn). In wie weit diese Vorschläge den verkehrlichen Erfordernissen gerecht werden können, ist bisher nicht geprüft worden.

Zuwendungen des Landes

Mit Schreiben vom 2.11.2000 bat der Landrat den Landesverkehrsminister Schwanhold Auskunft zu geben, in wie weit die Landesregierung bereit sei, notwendige JAR-OPS 1 – Investitionen zu übernehmen.

Der Minister antwortete mit Schreiben vom 28.12.2000, dass hinsichtlich einer Förderung von Investitionskosten durch das Land nur Projekte in Betracht kämen, die der Erhöhung der Flugsicherheit sowie der Wahrung der Belange des Umweltschutzes dienten. Dies wäre bei einer Verlängerung der Start- und Landebahn gemäß den JAR-OPS 1 der Fall.

Mit einem etwas anderen Tenor beantwortete die Landesregierung am 21.12.2000 die kleine Anfrage des Landtagsabgeordneten Dr. Jordan aus Waltrop. Hier wurde betont, dass im vorliegenden Landeshaushalt keine Mittel für den JAR-OPS 1 – Ausbau von Schwerpunktlandeplätzen ausgewiesen seien und dass auch seitens des Bundes, der EU oder in sonstigen Programmen Fördermöglichkeiten für derartige Ausbauinvestitionen nicht vorgesehen sind.

Auswirkung auf die Nutzung des Verkehrslandeplatzes bei Nichtanpassung der Infrastruktur an JAR-OPS 1

Aus Aufzeichnungen der Loemühle GmbH geht hervor, dass im Jahr 1999 insgesamt 373 Flugzeuge in Marl-Loemühle landeten, die den Gewichtsklassen über 2.000 kg zuzurechnen sind. Bei insgesamt 10.242 Landungen entspricht dies einem Prozentsatz von 3,6.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sind 1999 im gewerblichen Verkehr 257 Flugzeuge mit einem Gewicht von mehr als 2.000 kg von Loemühle gestartet. Dies sind 2,5 Prozent der Flugbewegungen auf Marl-Loemühle. Diese Flugzeuge wären ab 2005 von JAR-OPS 1 betroffen und dürften Marl-Loemühle nicht mehr anfliegen.

Die Maschinen im nichtgewerblichen Einsatz, dazu zählen auch die Flüge im Werksverkehr, unterliegen den zukünftigen Bestimmungen nach JAR-OPS 2. Über den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Bestimmungen sind nach wie vor keine Angaben zu erhalten.

¹ da diese Quelle über 10 Jahre alt ist und Teilen des Kreistages unbekannt ist, sind die entsprechenden Seiten der Vorlage als Anlage beigefügt

Bedeutung des Verkehrslandeplatzes für die regionale Wirtschaft

Der vom Kreis und den Städten Marl und Recklinghausen beauftragte Gutachter stellte die Ergebnisse der "Untersuchung der Wirtschaftlichkeit einer Anpassung des Verkehrslandeplatzes Marl-Loemühle an die JAR-OPS Bestimmungen" in der Kreistagssitzung am 23. Oktober 2000 vor. Dabei unterstrich er, dass die Nachfrage der Wirtschaft nach einem Verkehrslandeplatz im Bereich Recklinghausen / Marl "enttäuschend" gewesen sei. Die Ergebnisse der Befragungen habe ergeben, dass die Bedeutung des Flugplatzes für die Standortwahl für die Mehrzahl der befragten – nicht repräsentativ sondern nach unterstellter Flugaffinität ausgewählten - Unternehmen nicht bedeutsam sei.

Gleichwohl sieht er die Notwendigkeit für die Entwicklung eines Verkehrslandeplatzes für den individuellen Geschäftsreiseverkehr im nördlichen Ruhrgebiet. Unter Berücksichtigung aller ökologischen, betriebswirtschaftlichen und regionalwirtschaftlichen Gesichtspunkten kommt er zu dem Ergebnis, dass der Flugplatz "Schwarze Heide", auf der Grenze von Bottrop und Hünxe gelegen, als zentraler Schwerpunktlandeplatz in der Emscher-Lippe Region die bessere Lösung sei.

Der IHK-Regionalausschuss für den Kreis Recklinghausen hat in seiner Sitzung am 30.11.2000 eine Resolution verfasst, in der die Aussage des Gutachters begrüßt wird, dass im nördlichen Ruhrgebiet ein Schwerpunktlandeplatz für den Geschäftsreiseluftverkehr vorgehalten werden soll. Gleichzeitig wird dafür plädiert, dass für beide möglichen Plätze alle Kosten (einschließlich der Infrastruktur- und Investitionskosten) ermittelt werden, um so eine vergleichbare Rechenbasis für eine Entscheidung zu haben.

Wirtschaftlichkeit eines Ausbaus

In der oben genannten Untersuchung wurde auch die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus betrachtet.

Zunächst betonte der Gutachter, dass das angepeilte Marktsegment des individuellen Geschäftsreiseverkehrs sehr klein sei und dass dieses Klientel ein sehr hohes Sicherheitsbedürfnis habe. Diesem müsste Rechnung getragen werden, wenn der Platz von dem gewerblichen Verkehr im nennenswerten Umfang angenommen und der Flugplatz ein zukunftsfähiges Standortelement in der Region werden soll. In erster Linie sei deshalb die Landebahn nicht nur ausreichend in der Länge, sondern auch in der Breite zu dimensionieren (30 Meter gegenüber den von der Geschäftsführung geplanten 23 Metern). Darüber hinaus weist der Gutachter darauf hin, dass für einen zukunftssicheren (verstärkter Einsatz von Jets) und vollwertigen Schwerpunktlandeplatz die Start- und Landebahn länger als 1.350 Meter sein müsste. Diese Erweiterungen würden natürlich die notwendigen Ausbaurkosten erhöhen.

Vor dem Hintergrund der Standortkonkurrenz zwischen den vorhandenen Flugplätzen (Münster/ Osnabrück, Dortmund, Schwarze Heide, Stadtlohn) könne mit einem kostendeckenden Betrieb frühestens 2010 / 2015, wenn die Flughäfen Münster / Osnabrück und Dortmund das Segment der kleineren Geschäftsflieger zu Gunsten größerer Maschinen massiv verdrängen, gerechnet werden.

Abschließend wird dem Kreis Recklinghausen als Eigentümer des Verkehrslandeplatzes der Ausbau unter ökonomischen Gesichtspunkten nur unter der Voraussetzung empfohlen, wenn sich sein Anteil an den Ausbaurkosten auf 4 Mio. DM (bei 1.350 Meter Bahnlänge) bzw. 5 Mio. DM (bei 1.600 Meter Bahnlänge) begrenzen

ließe. Beide Varianten werden vom Gutachter aus wirtschaftlicher Perspektive insgesamt nicht positiv gesehen, vielmehr spricht er von der "wirtschaftlich schlechtesten" [1.600 m] bzw. "nächstschlechten" [1.350 m] Variante.

Zum Thema "Wirtschaftlichkeit eines Verkehrslandeplatz" wurde den Mitgliedern des Kreistages am 1. August 2000 beim Besuch des Flugplatzes in Stadtlohn-Wenningfeld vom dortigen Geschäftsführer erläutert, dass dem Betreiber jeder Flieger willkommen sein muss. Es dürfe nicht zwischen "guten" [Geschäftsreisende] und "schlechten" [Hobbypiloten] unterschieden werden, wenn man einen Flugplatz wirtschaftlich betreiben wolle. Ein Großteil der Flugbewegungen wird dort mit Ultraleichtflugzeugen generiert.

Entscheidungsszenarien:

- I. Mit einer **grundsätzlichen Entscheidung für eine Verlängerung der Start- und Landebahn von Marl-Loemühle** dokumentiert der Kreistag, dass für ihn der Erhalt der Funktionalität des Flugplatzes (Schwerpunkt-Verkehrslandeplatz für den Geschäftsreiseluftverkehr) bedeutsam ist und er hierfür auch Finanzmittel zur Verfügung stellen wird.
Da der tatsächliche Kostenrahmen und die Höhe möglicher Zuwendungen Dritter auf Basis der heutigen Informationslage auch nicht annähernd beziffert werden kann, müsste die Grundsatzentscheidung mit einer Begrenzung der vom Kreis zu tragenden Investition gekoppelt werden, wobei dieser Betrag zwischen 3 und maximal 5 Mio. DM liegt (vgl. Gutachten zur Wirtschaftlichkeit einer Anpassung der Infrastruktur an die "Joint Aviation Requirements for Operations" (JAR-OPS)).

Vor einer Antragstellung ist, vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Ausführungen hinsichtlich einer zukunftsicheren Dimensionierung der Start- und Landebahn, eine Diskussion über die tatsächlich zu beantragende Bahnlänge und -breite zu führen.

Nach Antragsstellung beginnt das Genehmigungsverfahren. In diesem Verfahren hat die Bezirksregierung als Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden für Flugplätze die Interessengegensätze abzuwägen.

Der Abwägungsprozess findet im Rahmen der Genehmigungsverfahren nach § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) sowie der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren nach §§ 8 ff LuftVG statt. Zur Prüfung der von der Erweiterung ausgehenden Veränderungen sind vom Antragsteller u.a. zu folgenden Aspekten – kostenverursachende - Gutachten beizubringen:

- Verkehrsprognose,
- Ausmaß des Fluglärms,
- medizinische und sozialpsychologische Wirkungen des Fluglärms,
- flugbetriebsbedingte Luftverunreinigungen,
- Darstellung der Eingriffe in Natur- und Landschaft,
- Umweltverträglichkeitsprüfung (ggf. einschließlich FFH-Verträglichkeitsprüfung).

Die Ergebnisse der gutachtlichen Prüfungen und einer möglichen Anhörung fließen in die abschließende Entscheidung der Luftfahrtbehörde ein; diese unterliegt der gerichtlichen Nachprüfung.

Nach positivem Abschluss des luftrechtlichen Prüfverfahrens wird der Plan genehmigt.

Eine Bewilligung von Fördermitteln erfolgt erst nach Abschluss des Genehmigungsverfahrens. Mittelbewilligungen können jedoch nur ausgesprochen werden, wenn entsprechende Summen zuvor in den jeweiligen Landeshaushalt eingestellt wurden. Die Mitteleinstellung wiederum kann erst dann erfolgen, wenn der Kostenrahmen der Maßnahme hinreichend genug konkretisiert ist.

Nach Abschluss der Grundstücksverhandlungen (Kauf oder Erbpacht) und erfolgter (europaweiter) Ausschreibung können die Baumaßnahmen beginnen.

- II. Mit einer **grundsätzlichen Entscheidung gegen eine Verlängerung der Start- und Landebahn von Marl-Loemühle** verbleibt der Flugplatz in seiner heutigen Dimension. Nach Aussage der Luftverkehrskonzeption 2010 entfällt damit in absehbarer Zeit die Einordnung als Schwerpunkt-Verkehrslandeplatz für den Geschäftsreiseluftverkehr.

Das Erreichen des Ziels des Kreistagsbeschlusses vom 19.04.1993 und dessen Bekräftigung vom 22.06.1998 zur "Intensivierung des Geschäftsreiseverkehrs" wird zunehmend unrealistisch.

Der Verkehrslandeplatz als Bestandteil der regionalen Infrastruktur wird für einen (kleinen) Teil der gewerblichen Nutzer aufgegeben. Gleichzeitig wird die Basis für sich ggf. zukünftig entwickelnde regionale Luftverkehrsansprüche geschwächt.

Die wirtschafts- und strukturpolitische Argumentationsgrundlage, auf der der Kreis Ausgleichszahlungen (300 TDM / Jahr) für den Flugplatz übernimmt, schwindet.

Hinsichtlich einer privaten Betreibung hat die Flugplatzgemeinschaft Voraussetzungen skizziert, unter der für sie eine Privatisierung denkbar sei:

- Minimierung der Kosten (Abbau von Personal)
- Betriebsgesellschaft pachtet von der Besitzgesellschaft (Kreis sowie die Städte Marl und Recklinghausen) den Flugplatz. Der Pachtvertrag müsste ohne Bindung an Vorgaben sein, damit ein wirtschaftlicher Betrieb erreicht werden kann (mögliche Folgen: Ansiedlung einer 2. Flugschule, keine Beschränkung für Ultraleichtflugzeuge, Ausweitung der Betriebszeiten)

Hinsichtlich der zu erwartenden Kosten für eine Stilllegung des Flugplatzes gehen die Einschätzungen weit auseinander. Die Loemühle GmbH hat Kosten in Höhe von 23,4 Mio. DM ermittelt.

Eine von der Landschaftsschutzgemeinschaft in Auftrag gegebene gutachtliche Beurteilung der Stilllegungskosten kommt im Ergebnis – mit dem Hinweis darauf, dass eine abschließende Bestimmung der Kosten nicht möglich ist, da zum einen die Verhandlungspositionen im Bereich der Erbaurechtsabwicklung und

zum anderen die Kosten zur Renaturierung wegen fehlender Planungen für die anschließende Flächennutzung ungeklärt sind - auf eine Summe 4,4 Mio. DM.