

## Flughafen Essen / Mülheim GmbH

Zusammenfassung wesentlicher Aussagen aus unserer Analyse und Darstellung

der rechtlichen und wirtschaftlichen Optionen sowie der diesbezüglichen Verfahrensschritte im Hinblick auf eine Einstellung des Verkehrslandeplatzes Essen / Mülheim

Essen, 22. Februar 2016

## I. rechtliche Rahmenbedingungen und Beschlusslage

- **Der AeroClub** hat durch das OLG-Urteil vom 19.3.1998 ggü. der Stadt Mülheim als Erbbaurechtsgeberin **den gerichtlich bestätigten Anspruch darauf, den Flugbetrieb zu Sportzwecken bis 2034 uneingeschränkt fortzusetzen**. Der Anspruch richtet sich auf uneingeschränkte Fortsetzung des Flugbetriebes, nicht auf Schadensersatz. Zuwiderhandlungen der Stadt Mülheim sind mit einem Ordnungsgeld bis zu TDM 500 im Einzelfall oder Ordnungshaft bedroht.
- Gegenüber der **WDL-Gruppe** ergibt sich aus dem **Erbbaurechtsvertrag die Verpflichtung für die Stadt Mülheim, bis zum Ende des Erbbaurechtsvertrages am 30.06.2024 bestimmte Flächen auf dem Gelände des Verkehrslandeplatzes zum Betrieb eines Luftfahrtunternehmens zur Verfügung zu stellen, dies auch für den Fall der Schließung der FEM GmbH**. Andernfalls wäre die Stadt Mülheim zu umfangreichen Schadensersatzleistungen verpflichtet.

**Der Rat der Stadt Mülheim hat in 2010 folgenden Beschluss gefasst** (in der Stadt Essen wurden in 2010 keine neuen Beschlüsse gefasst, es gibt einen Ausstiegsbeschluss des Rates von 1990)

- Die Nutzung des Geländes des Flugplatzes Essen/Mülheim auf der Grundlage der luftrechtlichen Genehmigung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 2. April 1980 wird aufgegeben. Ebenso wird die künftige Nutzung des Flugplatzgeländes entsprechend der luftrechtlichen Genehmigung des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes NRW vom 2. April 1980 aufgegeben. **Die Stadt Mülheim/Ruhr wird die durch den derzeit geltenden Erbbaurechtsvertrag mit dem Aero Club Mülheim a.d. Ruhr e.V. begründeten Rechte und Ansprüche für die Dauer der Geltungszeit dieses Vertrages weder aufheben noch einschränken.**

 **Damit liegen derzeit die rechtlichen Voraussetzungen für eine gänzliche Einstellung des Flugbetriebes vor 2034 nicht vor.**


- **Zwischen den Städten besteht Einvernehmen, die Verluste der FEM GmbH möglichst weitgehend zu begrenzen und eine Insolvenz der FEM GmbH möglichst zu vermeiden**, denn dies würde die Handlungsfähigkeit der Städte einschränken, entsprechende Verfahrenskosten und negative Öffentlichkeitswirkung mit sich bringen; andererseits kämen auf die Stadt Mülheim unmittelbar die Ansprüche auf Fortsetzung des Flugbetriebes zu, so dass der Flugbetrieb nicht eingestellt würde.

## II. Unternehmen und Arbeitsplätze: Die am Verkehrslandeplatz ansässigen Unternehmen beschäftigen derzeit über 400 Mitarbeiter

- Davon haben nach den vorliegenden Informationen 117 Mitarbeiter einen direkten Aviationsbezug, deren Arbeitsplätze am Standort Essen / Mülheim durch die Umwandlung in einen Sonderlandeplatz ohne Flugbetrieb für ortsansässige Unternehmen zum Zeitpunkt der Änderung der Betriebsgenehmigung wegfallen müssten. Hinzu kommen die derzeit 23 Mitarbeiter („Köpfe“) der FEM GmbH, deren Arbeitsplätze am Verkehrslandeplatz ebenfalls wegfallen würden und von den Gesellschaftern bei Annahme des Ausschlusses betriebsbedingter Kündigungen zu übernehmen wären
- Damit sind von der Schließung des Flugbetriebes nach den derzeitigen Verhältnissen insgesamt rd. 140 Beschäftigungsverhältnisse unmittelbar betroffen. Hinsichtlich der 35 Mitarbeiter der WDL ist der geltende Erbbaurechtsvertrag bis zum 30.06.2024 zu berücksichtigen. Die WDL Mitarbeiter müssten demnach auch bei einem Szenario der frühestmöglichen Einrichtung eines Sonderlandeplatzes nicht vor dem Jahr 2024 umgesiedelt werden.
- In Unternehmen, die ihre Geschäftstätigkeit ohne direkten Bezug zum Flugbetrieb ausüben, sind auf und im Umfeld des Geländes ca. 300 Mitarbeiter beschäftigt.
- Durch die Unternehmen - insbesondere durch die Gruppe TFC Käufer- ergeben sich neben den reinen Beschäftigtenzahlen weitere Umfeldeffekte für die Stadt Essen.

### III. Wesentliche Aussagen zu den Auswirkungen einer Umwandlung in einen Sonderlandeplatz

- Nach dem Gutachten von Lenz und Johlen ist eine Umwandlung in einen Sonderlandeplatz (=Beschränkung auf einen eingeschränkten Nutzerkreis; keine öffentliche Nutzung mehr durch die Allgemeinheit) rechtlich und technisch zulässig und möglich. Dadurch kann eine Reduktion des Flugbetriebes um ca. 70-80% der ca. 54 Tsd. Flugbewegungen erreicht werden.
- **Allerdings würde das Gelände dennoch weiterhin für (wenn auch reduzierten) Flugbetrieb genutzt; und zwar fände bis Mitte 2024 Flugbetrieb für Zwecke der WDL im Nordosten des Geländes und bis 2034 zumindest für die Sportzwecke des AeroClub statt.**
- Würde der Sonderlandeplatz auf die Zwecke des AeroClub (und WDL) begrenzt, müssten neben den öffentlichen Nutzern auch die ansässigen Unternehmen zu dem Zeitpunkt, zu dem die Änderungsgenehmigung wirksam wird, ihren Flugbetrieb einstellen. Der Flugbetrieb zu Sportzwecken des AeroClubs würde jedoch weiter laufen.
- Die Umwandlung in einen Sonderlandeplatz bedeutet eine wesentliche Änderung der Betriebsgenehmigung im Sinne von § 6 Abs. 4 i.V.m.§ 8 LuftVG. Im Rahmen des Genehmigungsänderungs- und Planfeststellungsverfahrens haben die Betroffenen Anspruch auf gerechte Abwägung ihrer Belange; dazu gehört auch das Interesse der angesiedelten Flugunternehmen auf Aufrechterhaltung der bisher gewährten geschäftlichen Entfaltungsmöglichkeiten.
- Es ist mit langwierigen Einspruchsverfahren durch die Unternehmen zu rechnen; **Verfahrensdauer** mit Durchlauf Einspruchsverfahren und Rechtswege **ca. 3-4 Jahre**, **Verfahrenskosten** Schätzung am unteren Rand der von Spiekermann geschätzten Bandbreite von ca. **€ 1,0** bis 2,5 Mio.

 **Die Umwandlung in einen Sonderlandeplatz würde also voraussichtlich frühestens in 2020 wirksam werden können. Der Flugbetrieb für Sportzwecke des AeroClubs würde jedoch bis 2034 weiter laufen.**

- Der laufende Zuschussbedarf der Gesellschaft kann sich von ca. € 0,4 Mio. p.a. im optimierten Status Quo auf ca. € 0,15 Mio. p.a. reduzieren, allerdings müssten dazu die freiwerdenden Mitarbeiter der FEM mit Personalkosten von ca. € 0,7 Mio. p.a. durch die Gesellschafter übernommen werden. Die Deckungsbeiträge aus den Umsätzen entfallen. Darüber hinaus entfallen die Wertschöpfungen aus den Arbeitsplätzen sowie die Gewerbesteuereinnahmen für die Gesellschafter.
- Durch den Verlust der öffentlichen Zwecksetzung entfällt die kostenlose Personalgestellung durch die BezReg für Flugaufsicht (2,5 Stellen) und es besteht das Risiko, dass mangels öffentlicher Nutzung für den Rest des Förderzeitraumes ggf. Fördermittel an das Land zurück zu zahlen sind.

### **Stark eingeschränkte Nutzungs- und Vermarktungsmöglichkeit für das Gelände während der Dauer des Flugbetriebes**

- Solange Flugbetrieb stattfindet, kann das Flughafengelände aus Lärmschutzgründen nicht für Wohnbebauung und auch im Übrigen nur stark eingeschränkt vermarktet werden.
- Selbst durch eine **Verlegung der Landebahn für Motorsportflug auf den südlichen Teil des Geländes kann**, solange Flugbetrieb stattfindet, allenfalls ein relativ schmaler Streifen von ca. 150 m Breite im Norden entlang der Brunshofstraße für Wohnbebauung genutzt werden. Würden diese Parzellen aber bereits vermarktet, während noch Flugbetrieb stattfindet, ist mit geringeren Vermarktungserlösen zu rechnen, als wenn eine Vermarktung erst nach Einstellung des Flugbetriebes „aus einem Guss“ erfolgt.
- Eine solche Verlegung der Landebahn würde aufgrund neuer Lärmschutzzonenauslegung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zusätzlich eine neue Umweltverträglichkeitsprüfung mit den entsprechenden Einspruchsmöglichkeiten „Betroffener“ erfordern. Neben den dadurch erhöhten Verfahrenskosten verlängert sich voraussichtlich auch die Verfahrensdauer auf ca. 6-8 Jahre.

## Überlegungen zur Anschlussnutzung des Geländes

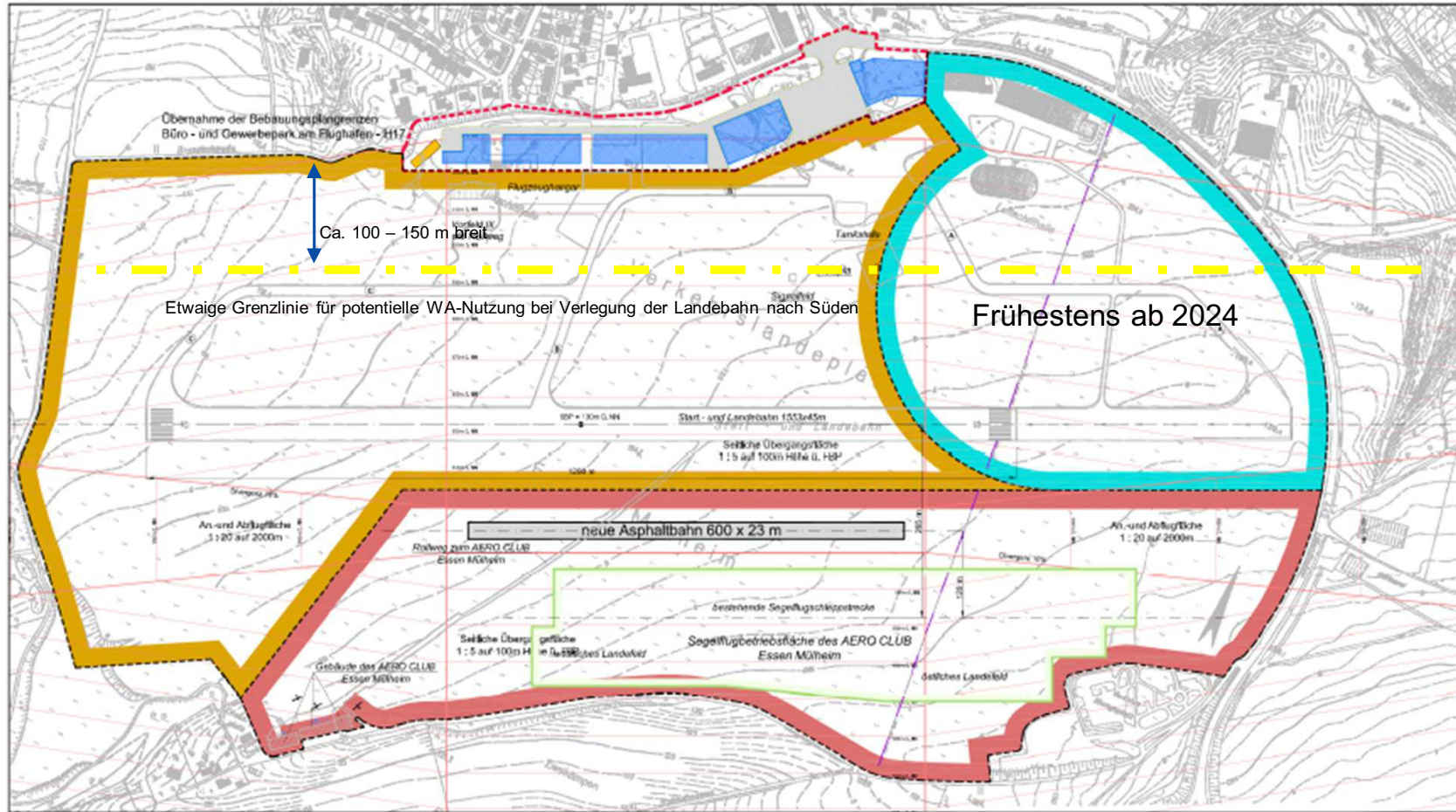
Nachfolgend haben wir eigene Überlegungen für die Anschlussnutzungsmöglichkeiten auch für die Mülheimer Flächen angestellt:

- Die nachfolgende Darstellung aus dem Umgebungslärmportal des MKULNV NRW zeigt den Lärmimmissionsverlauf durch den Luftverkehr für das gesamte Verkehrslandeplatzareal und Umgebung auch auf Seiten der Stadt Mülheim.



- Es wird deutlich, dass für das Verkehrslandeplatzgelände, solange dort Flugbetrieb über die bestehende Start- und Landebahn stattfindet, allenfalls eine gewerbliche Nutzung und diese mit entsprechenden Schallschutzmaßnahmen (Fenster/Wände der Schallschutzklasse 2) stattfinden kann.
- In der nachfolgenden Schema-Darstellung des Verkehrslandeplatzgeländes (Quelle: Spiekermann 2010) haben wir den Verlauf der Wohnbebauungsgrenze bei 55 dB(A) für den Fall einer Verlegung der Landebahn nach Süden, wie sie von Spiekermann und auch von Lenz & Johlen im Gutachten 2012 in Erwägung gezogen wurde, dargestellt:

## Sicherstellung eines einschränkungsfreien Flugbetriebs des Aero-Clubs und der WDL



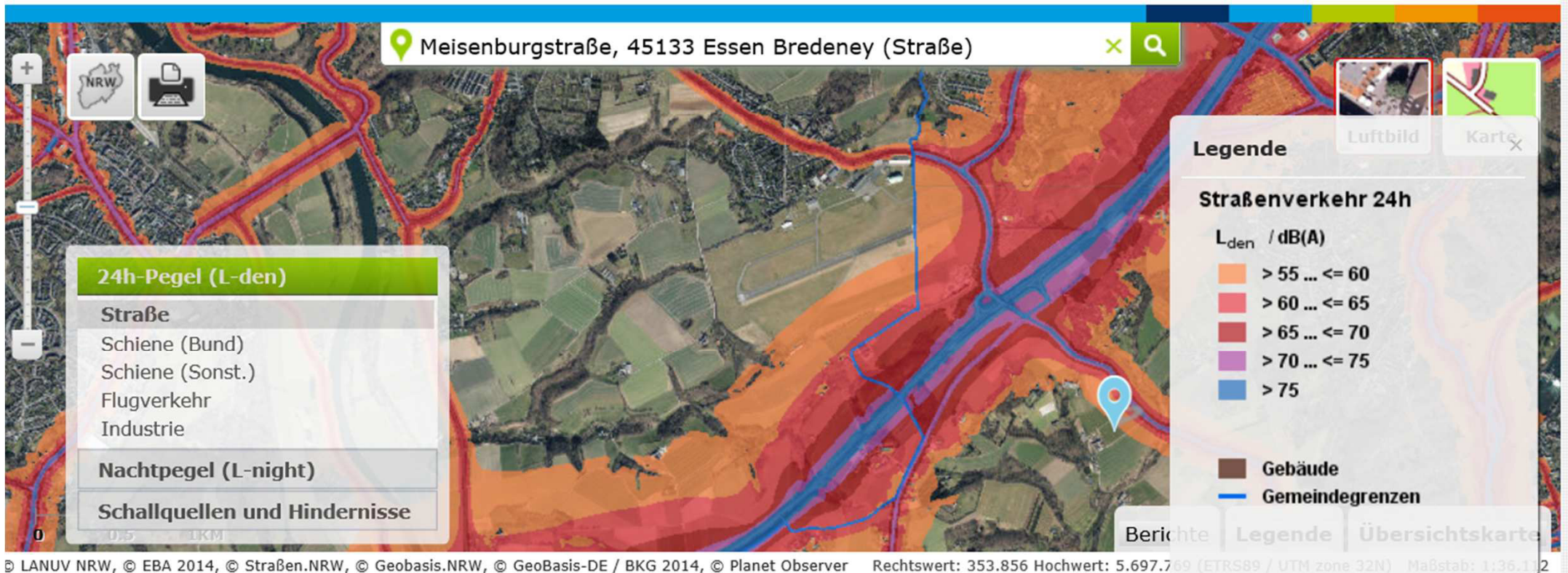
- Es wird deutlich, dass sich auch bei einer Verlegung der Landebahn nach Süden nur ein schmaler Streifen von ca. 100 – 150 m. Breite für eine mögliche Wohnbebauung ergibt. Davon ist ein wesentlicher Teil im Osten frühestens nach Auslaufen des Erbpachtvertrages mit der WDL ab 2024 verfügbar.

# Überlegungen zur Anschlussnutzung des Geländes

- Die nachfolgende Darstellung aus dem Umgebungslärmportal des MKULNV NRW zeigt den Lärmimmissionsverlauf durch den Straßenverkehr für das gesamte Verkehrslandeplatzareal und Umgebung auch auf Seiten der Stadt Mülheim.



Ministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz  
des Landes Nordrhein-Westfalen



- Es wird deutlich, dass aufgrund der durch den Straßenverkehr verursachten Lärmemissionen entlang der A 52 im Süden sowie im Osten entlang der Lilienthalstraße entsprechende Teile der Fläche nicht für Wohnbebauung, sondern nur für Gewerbe nutzbar sind.

## IV. Diskussion in der Arbeitsgruppe

**Wir haben verschiedene Szenarien der künftigen Entwicklung in ihren rechtlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen analysiert und im Kreise der Arbeitsgruppe besprochen, die hier nicht im einzelnen dargestellt werden sollen.**

**Als wesentliche Aussagen aus der Diskussion kann Folgendes festgehalten werden:**

- Durch eine Umwandlung in einen Sonderlandeplatz für WDL und den AeroClub kann nach Durchlaufen des erforderlichen Genehmigungsänderungs- und Planfeststellungsverfahrens der Flugbetrieb deutlich reduziert werden.
- Allerdings sind damit aus ökonomischer Sicht erhebliche Nachteile und der Verlust einer erheblichen Anzahl von Arbeitsplätzen verbunden, ohne dass das Flughafengelände dadurch in wesentlichen Flächenanteilen zeitnah (vor 2034) erschlossen und vermarktet werden könnte.
  - Vielmehr kann vor der kompletten Einstellung des Flugbetriebes in 2034 allenfalls ein schmaler Streifen von ca. 150 m Breite am Nordrand des Geländes (parallel zur Brunshofstraße) für Wohnbebauung nutzbar gemacht werden. Allerdings wäre dafür eine Verlegung der Landebahn für Motorflug nach Süden und ein um eine neue Umweltverträglichkeitsprüfung erweitertes Planfeststellungsverfahren erforderlich. Die Kosten für ein solches erweitertes Planfeststellungsverfahren können mit Durchlauf der Rechtswege in einer Größenordnung von ca. € 1,5 Mio. und die Baukosten für die Verlegung der Landebahn und Infrastruktur je nach Ausführung der Piste zwischen € 1,7 bis € 3,5 Mio. geschätzt werden.
  - Dabei kann eine solche Teilerschließung und Vermarktung des nördlichen Geländeteils erst dann sinnvoll erfolgen, wenn der Erbpachtvertrag mit WDL im Jahr 2024 ausgelaufen ist.