

Kritik der Grünen am Gutachten der Märkischen Revision zum Thema „Rechtliche und wirtschaftliche Optionen sowie der diesbezüglichen Verfahrensschritte im Hinblick auf eine Einstellung des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim“



Stand: 15.6.2016

Das Gutachten der Märkischen Revision weist zahlreiche Fehler und Ungenauigkeiten auf. Die Kostenrisiken für die Städte Essen und Mülheim an der Ruhr werden stark unterbelichtet. Die solide fachliche Expertise aus dem Gutachten von Lenz und Johlen Rechtsanwälte sowie CDM Smith wurde nicht ausreichend einbezogen. Aus diesem Gutachten wurden nur die Erkenntnisse übernommen, die in das Konzept der Märkischen Revision passten. Die kritischen Aussagen des Landesrechnungshofes zur fehlenden Wirtschaftlichkeit des Flughafens wurden weitgehend ignoriert. Alles in allem stellt sich das Gutachten der Märkischen Revision als reines Gefälligkeitsgutachten für eine Aufrechterhaltung des Flugbetriebes mit möglichst allen derzeitigen Nutzern des Flughafens bis zum Jahr 2034 dar. Dieses Gesamtfazit lässt sich durch folgende Beispiele belegen:

1.) Behauptung der Märkischen Revision:

Die Umwandlung in einen Sonderlandeplatz zum Zwecke des Sportfluges durch den Aero-Club mit einer Verlegung der Start- und Landebahn nach Süden ist mit einem langwierigen Planfeststellungsverfahren mit neuer Umweltverträglichkeitsprüfung, Festlegung neuer Lärmschutzbereiche etc. verbunden. Es ist mit einer Verfahrensdauer von ca. 6 bis 8 Jahren zu rechnen.

Erwiderung:

Da die neue Start- und Landebahn nur 800 Meter lang ist, besteht nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung keine Verpflichtung zur UVP (Auslöseschwelle: Start- und Landebahn mehr als 1500 Meter). Es besteht lediglich eine Pflicht zur UVP-Vorprüfung. Am Ende der notwendigen UVP-Prüfung wird nur dann eine UVP-Pflicht stehen, wenn die Umwandlung in einen Sonderlandeplatz mit nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden ist. Aufgrund des Umstandes, dass ein Sonderlandeplatz zum Zweck des Sportfluges nur ca. 10.000 Flugbewegungen jährlich gegenüber ca. 55.000 Flugbewegungen heute aufweist und dass diese Flugbewegungen auch durch deutlich lärmärmere Flugzeuge gegenüber den heutigen überwiegend genutzten Flugzeugen durchgeführt werden, ist von einer deutlich geringeren Lärmbetroffenheit auszugehen. Auch die zusätzliche Inanspruchnahme einer Rasenfläche auf dem derzeitigen Flughafengelände stellt höchstwahrscheinlich keinen Eingriff dar, der eine UVP-Pflicht auslöst.

Entfällt die UVP-Pflicht, so entfällt nach § 6 Luftverkehrsgesetz auch die Pflicht zu einem Planfeststellungsverfahren. Für die Änderungsgenehmigung in einen Sonderlandeplatz zu Sportzwecken ist somit aller Voraussicht nach lediglich ein Genehmigungsverfahren (kein Planfeststellungsverfahren) durchzuführen, das deutlich weniger aufwendig als ein Planfeststellungsverfahren ist.

An einem Sonderlandeplatz für Sportflugzeuge bedarf es überhaupt keiner Festlegung eines Lärmschutzbereiches mit Lärmschutzzonen nach Fluglärmschutz. Schon für den jetzigen Flughafen Essen/Mülheim musste kein Lärmschutzbereich festgelegt werden. Die Ausweisung von Lärmschutzzonen ist nur an Flugplätzen mit Fluglinien- und Pauschalreiseverkehr sowie an bestimmten militärischen Flugplätzen erforderlich (vgl. § 4 Fluglärmschutzgesetz.).

Auch die Zahl einer Verfahrensdauer von 6 bis 8 Jahren erscheint deutlich übertrieben. Sicherlich sind Klagen der derzeit am Flughafen ansässigen Flugunternehmen, die ihren Betrieb spätestens 2024 in Folge einer Umwandlung in einen Sonderlandeplatz allein zu Sportzwecken aufgeben müssen, sehr wahrscheinlich. Allerdings haben die Gutachter von Lenz & Johlen plausibel ausgeführt, dass die Wahrscheinlichkeit einer erfolgreichen Anfechtung der Änderungsgenehmigung durch die am Flughafen ansässigen Flugunternehmen sehr gering ist, zumal in relativ geringer Entfernung Ersatzstandorte zur Verfügung stehen (z.B. Flugplatz Schwarze Heide in Bottrop).

2.) Behauptung der Märkischen Revision:

Selbst mit Neubau einer Landebahn für den Sonderlandeplatzbetrieb ist vor dem tatsächlichen Ende des gesamten Flugbetriebes nur ein schmaler, für Wohnbebauung nutzbarer Streifen von ca. 150 m Breite erreichbar; dieser jedoch mit einem voraussichtlich reduzierten Erlössatz für Wohnbebauung wegen der noch andauernden Lärmemissionen. [...] Für die Beurteilung der stadtentwicklungspolitischen Optionen und der künftigen möglichen Flächennutzungen sind die Schallemissionen und die Grenzwerte der TA Lärm zu beachten. Die Stadt Essen hat entsprechend der EU Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49 eine Lärmkartierung für die Umgebung des Flughafengeländes erstellt. Nach TA Lärm stellt eine Emissionsgrenze von < 55 dB(A) den Grenzwert für eine WA-Nutzung (Wohnnutzung) dar. Das gesamte Essener Flughafenareal ist von den Emissionen > 55 dB(A) überdeckt. Bei einer Verschiebung der Start- und Landebahn in den Bereich der Grasbahnen des Aero Clubs (die am weitesten südlich liegende Alternative zur heutigen Landebahn) wird der wohnverträgliche Lärmgrenzwert von 55 dB(A) erst nahe der heutigen Landebahn erreicht.

Erwiderung:

Die nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie berechneten Lärmkonturen basieren auf der derzeit vorhandenen Nutzung des Flughafens mit durchschnittlich 55.000 Flugbewegungen im Jahr, wobei allein rund 25.000 Starts und Landungen auf den gewerblichen Schulflugbetrieb und 4.000 Flugbewegungen auf die besonders lauten Hubschrauber entfallen. Von einem Sonderlandeplatz mit nur rund 10.000 Flugbewegungen von Motorsport- und Segelflugzeugen geht hingegen eine deutlich geringere Lärmbelastung aus. Es ist somit unredlich, die derzeitigen Lärmkonturen zum Maßstab einer Betrachtung der künftigen Lärmbelastung zu machen. Hier werden die erwartbaren Lärmbelastungen künstlich hochgerechnet. Somit ließe sich ein deutlich größerer Flächenanteil auch während eines Betriebes des Sonderlandeplatzes gewinnbringend vermarkten.

Im Übrigen bietet sich am Standort des derzeitigen Flughafens keine reine Wohnnutzung sondern eine Mischnutzung aus hochwertigem Gewerbe (keine Logistik) und Wohnen an. Für Mischgebiete gilt nach TA Lärm aber ein Immissionsrichtwert von 60 dB (A) am Tage, also ein um 5 Dezibel erhöhter Wert als bei reiner Wohnnutzung. Somit steht einer Erschließung des Geländes außerhalb des Sonderlandeplatzes spätestens ab 2024 nach Beendigung des Erbpachtvertrages mit der Firma WDL nichts im Wege.

3.) Behauptung der Märkischen Revision:

Durch eine Umwandlung in einen Sonderlandeplatz sind 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. [...] Bei einer Vermarktung erst ab 2035 kann im Zuge der Vermarktung „aus einem Guss“ und dann von Fluglärm unbeeinträchtigten und im Flächenzuschnitt optimierten Flächen voraussichtlich ein höherer Verkaufserlös (350 Euro pro qm gegenüber 250 Euro pro qm bei einer Vermarktung bereits ab 2025) erzielt werden; be-

zogen auf die ansonsten vorab vermarktete Fläche ergibt sich ein höherer Verkaufserlös von 7,6 Mio. Euro.

Erwiderung:

Wie oben dargestellt, überschätzt das Gutachten der Märkischen Revision die Lärmsituation eines Sonderlandeplatzes zu Sportzwecken. Es kann also ein deutlich größerer Flächenanteil auch während eines Betriebes des Sonderlandeplatzes gewinnbringend vermarktet werden. Im Übrigen kann durch eine geschickte Riegelbebauung mit Gewerbebauten hin zum Flugplatzgelände eine lärmtechnische Abschirmung für dahinter liegende Wohngebäude geschaffen werden. Daher erscheint der Verkaufserlös in Höhe von 250 Euro pro qm deutlich zu tief angesetzt. Im Übrigen berücksichtigt das Gutachten nicht den positiven Einnahmeeffekt einer Ansiedlung neuer Firmen bei einer Vermarktung als Gewerbeflächen (Gewerbesteuererinnahmen, höhere Einkommenssteuer etc.).

Die am Flughafen ansässigen flugaffinen Unternehmen haben laut dem Gutachten 117 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Es wird allerdings nicht dargestellt, ob es sich um 117 Vollzeitarbeitsplätze handelt. Auf dem Gelände lässt sich allerdings ein Vielfaches an neuen Arbeitsplätzen gegenüber den 117 Arbeitsplätzen schaffen. Im Übrigen verbleibt bei einer Verlagerung dieser Arbeitsplätze insbesondere zum Verkehrslandeplatz Schwarze Heide in Bottrop die Wertschöpfung dieser Unternehmen in der Region.

Erfreulicherweise benennt das Gutachten der Märkischen Revision selbst einen nicht unbeachtlichen Posten einer versteckten Subvention für den Flughafen. So überlassen die Städte Essen und Mülheim der FEM GmbH unentgeltlich die in jeweiligem städtischem Eigentum befindlichen Betriebsgrundstücke. Im Falle einer bis 2034 fortdauernden Nutzung des Geländes als Sonderlandeplatz durch die ortsansässigen Unternehmen soll diese Subvention dauerhaft fortgeschrieben werden. Die Märkische Revision unterlässt es aber, die entgangenen Einnahmen aus Grundsteuer bzw. Verpachtung bei einer unterlassenen Umnutzung der Flächen für Wohnen und Gewerbe in die Gesamtkalkulation einzustellen.

4.) Behauptung der Märkischen Revision:

Für den Fall einer Umwandlung des Verkehrslandeplatzes in einen Sonderlandeplatz, bei dem alle ortsansässigen flugaffinen Unternehmen (AeroClub, WDL, Privatflieger, Schulflyzeuge, Hubschrauberbetrieb) den Flugplatz bis zum Jahr 2034 als ein abgeschlossener Nutzerkreis nutzen können, die öffentliche Nutzung aber ausgeschlossen wird, wäre die Genehmigungsänderung voraussichtlich nochmals deutlich einfacher. Die Dauer der Genehmigungsänderung wäre ohne Einspruchsverfahren voraussichtlich ca. 2-3 Monate, die Kosten für das Verfahren betragen ca. 15.000 Euro (Gebühr: 10.000 Euro, Antragstellung: 5.000 Euro).

Erwiderung:

Es ist es überhaupt nicht nachvollziehbar, wie der Gutachter zu einer derartigen Einschätzung einer kurzen Verfahrensdauer und zu derartig niedrigen Verfahrenskosten kommt. Denn nach der im Lenz & Johlen-Gutachten dargelegten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ergibt sich eine „Wesentlichkeit“ einer Änderung eines Flugplatzes, wenn der Flugplatz „sein Gesicht verändert“. Dies ist objektiv bei einer Umwandlung eines Verkehrslandeplatzes in einen Sonderlandeplatz und der damit verbundenen Entbindung von der Betriebspflicht nach § 45 LuftVZO der Fall. Demzufolge muss also hier das gleiche Verfahren durchlaufen werden, wie bei einer Schaffung eines Sonderlandesplatzes nur zu Sportzwecken mit einer Verlegung der Start- und Landebahn. Es bedarf also eines ein bis zwei Jahre dauernden Verfahrens zur Änderung der Zulassungsentscheidung gemäß § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG. Somit besteht auch hier eine Pflicht zur UVP-Vorprüfung, möglicherweise sogar eine UVP-Pflicht, da der Verkehrslandeplatz eine Start- und Landebahn mit

mehr als 1.500 m Länge hat. Die Kosten für das Verfahren dürften bei der gleichen Summe liegen wie bei einer Umwandlung in einen Sonderlandeplatz nur für Sportzwecke (max. 1,5 Mio. Euro).

Völlig unklar ist auch, mit welcher Rechtskonstruktion ein Nutzerkreis abgeschlossen gehalten werden soll. Denn eine Sonderlandeplatzgenehmigung wird sich nur auf die Art einer Nutzung (z.B. Motorsportflugbetrieb, Segelflugbetrieb, Hubschrauberbetrieb oder Betrieb von Schulungsflüge mit Propellerflugzeugen) festschreiben lassen, nicht aber auf ein bestimmtes Unternehmen festschreiben lassen.

5.) Behauptung der Märkischen Revision:

Ein solcher Sonderlandeplatz mit einem um die ortsansässigen Unternehmen erweiterten Nutzerkreis kann die Nutzungsentgelte ohne die staatliche Regulierung der „öffentlichen“ Verkehrslandegebühren so gestalten, dass möglichst ein kostendeckender Betrieb erreicht wird. Die Instandhaltungskosten über die gesamte Laufzeit bis 2034 schätzt die Märkische Revision auf insgesamt 0,2 Mio. Euro.

Erwiderung:

Bei dieser Betrachtungsweise wird der Weiterbetrieb der vorhandenen Flughafeninfrastruktur in Form eines Sonderlandeplatzes offensichtlich schön gerechnet. So wird etwa die erforderliche Sanierung des maroden Entwässerungssystems komplett ausgeblendet. Die Gutachter von Lenz & Johlen und CDM Smith belegen, dass die Entwässerungskanäle am Flughafen nicht unerhebliche Undichtigkeiten aufweisen. Erforderlich sei eine vollständige Sanierung (d.h. Neubau) der betroffenen Kanäle, die im Falle des Weiterbetriebes des Flughafens durch die jetzigen Nutzer umgesetzt werden müsse.

Alle Erfahrungen bei Landeplätzen dieser Größe in Deutschland zeigen: Ein derartiger Sonderlandeplatz lässt sich nicht gewinnbringend betreiben. Der Landesrechnungshof geht von jährlichen Defiziten (einschließlich erforderlicher Investitionskosten) in Höhe von jährlich 1,1 bis 2,2 Mio. Euro beim Erhalt des status quo am Flughafen Essen/Mülheim aus. Es ist undenkbar, dass die derzeitigen Unternehmer am Flughafen die Aufrechterhaltung der kompletten Flughafeninfrastruktur einschließlich der erforderlichen Investitionen im Bereich der Entwässerung ohne Subvention der öffentlichen Hand stemmen können.

Es ist erfreulich, dass die Märkische Revision darauf hinweist, dass die Landegebühren am Flughafen Essen/Mülheim um ca. 20 % unter dem Niveau des Flughafens Dortmund liegen und man durch eine entsprechende Preiserhöhung der Landegebühren um 20 % 100.000 Euro mehr Umsatz erwarten könne. Man fragt sich nur, warum eine solche Preiserhöhung erst ab 2024 im Falle einer Umwidmung in einen Sonderlandeplatz für die ortsansässigen Flugunternehmen erfolgen soll. Diese Maßnahmen hätten schon längst ergriffen werden können, um den Subventionsbedarf des Flughafens durch die Städte Mülheim an der Ruhr und Essen zu verringern. Im Übrigen hat der Landesrechnungshof bereits im Jahr 2010 darauf hingewiesen, die FEM im Vergleich zu ähnlichen Flughäfen unterdurchschnittliche (den allgemeinen Preisentwicklungen und Marktverhältnissen nicht angepasste) Lande- und Abstellgebühren erhebt und auch die Abstell- und Unterstellentgelte des Flughafens weder den Investitionen der Flughafengesellschaft noch der allgemeinen Preisentwicklung entsprechen. Hier hätten schon längst Preisanpassungen erfolgen müssen.

Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum der vernünftige Vorschlag einer Optimierung der Öffnungszeiten von 7:30 bis 20:30 Uhr zwischen dem 1.4. und dem 31.10. bzw. von 8:30 bis 18:30 Uhr zwischen dem 1.11. und dem 31.3. nicht schon längst umgesetzt wurde. Denn der Landesrechnungshof hat bereits im Jahr 2010 darauf hingewiesen, dass die in den Tagesrandzeiten von 06.00 bis 09.00 Uhr und von 21.00 Uhr bis 22.00 Uhr durchgeführten Flugbewegungen nicht einmal 3 Prozent der beim Flughafen abgewickelten Flüge ausmachen.

Die auf diesen Zeitraum entfallenden Kosten stehen in keinem Verhältnis zu den darin erzielten Erlösen.

6.) Behauptung der Märkischen Revision:

Das Risiko zur Rückzahlung von Fördermitteln liegt bei Schließung oder Umwandlung des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim in 2016 bei rund 2,6 Mio. Euro, in 2024 bei rund 1 Mio. Euro und in 2034 unter 0,1 Mio. Euro.

Erwiderung:

Ein Rückforderungsrisiko besteht allenfalls für die Mittel der Installation der Videoüberwachung (Förderhöhe: 29.900 Euro, wobei die Zweckbindung bereits im April 2017 ausläuft) sowie für die Nachfinanzierung für den Neubau der Flugzeughalle (743.600 Euro, Zweckbindung bis zum 13.10.2033). Allerdings besteht das Risiko einer Rückzahlung überhaupt nur dann, wenn die Verwendung der Videoüberwachungsanlage sowie der Flugzeughalle vollständig aufgegeben bzw. eingestellt würde. Die Änderung des Flughafens müsste diese Maßnahmen daher vollständig überflüssig machen. Schließlich besteht seitens des Fördermittelgebers Land NRW die Möglichkeit, die Zweckbindungsfrist zu Gunsten des Fördermittelempfängers nachträglich zu ändern.

7.) Behauptung der Märkischen Revision:

Im Falle eines Sonderlandeplatzes für WDL und den AeroClub belaufen sich die Baukosten für die Verlegung der Landebahn und Infrastruktur je nach Ausführung der Piste auf 1,7 Mio. Euro bis 3,5 Mio. Euro. Für Personalgestellung für die Flugaufsicht durch die Städte Essen und Mülheim an der Ruhr am Sonderlandeplatz werden ab dem Jahr 2025 bis zum Jahr 2035 im Schnitt jährlich 110.000 Euro benötigt. Die Kosten für die Anlagenunterhaltung, für übrige betriebliche Aufwendungen und Steuern summieren sich auf 50.000 Euro pro Jahr, die ebenfalls anteilig von den Städten Essen und Mülheim/ Ruhr zu tragen sind. Diesen Summen stehen jährliche Erlöse aus den Landegebühren in Höhe von 15.000 bis 20.000 Euro entgegen.

Erwiderung:

Um den gerichtlich bestätigten Anspruch des Aero-Club zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebes zu Sportzwecken bis 2034 Rechnung zu tragen, reicht eine Graspiste. Eine neu zu bauende 800 m lange und 18 m breite Graspiste kostet laut Gutachten der Märkischen Revision rund 1 Mio. Euro. Im Übrigen zeigt das Gutachten von Gutachter Lenz & Johlen sowie CDM Smith erhebliche Kosteneinsparpotentiale bei der Errichtung eines Sonderlandeplatzes auf. So könnten die kompletten Markierungsarbeiten ggf. bei Gestellung eines Materialkostenzuschusses als Eigenleistung durch den Aero-Club erbracht werden, was bei anderen Sonderlandeplätzen übliche Praxis ist. Für den Sportflugbetrieb werden wie bisher auch nur wenige, teilbefestigte Flächen benötigt. Die Kosten der Tankstelle können je nach Pächter-Modell komplett durch den Treibstoff-Lieferanten erbracht werden. Für die im Norden neue erforderliche Einzäunung kann der nicht mehr benötigte Zaun des Flughafengeländes verwendet werden.

Überhaupt nicht nachvollziehbar ist die Kalkulation, dass die Städte Essen und Mülheim/Ruhr den Flugsportbetrieb zehn Jahre lang mit jährlich rund 150.000 bis 160.000 Euro subventionieren sollen. Es handelt sich hierbei um eine freiwillige Leistung, die sich für eine Stärkungspakt-Kommune nicht darstellen lässt und sicherlich auch auf Vorbehalte bei der Kommunalaufsicht stoßen wird.

So stellen die Gutachter von Lenz & Johlen sowie CDM Smith denn auch fest, dass es im Hinblick auf die laufenden Kosten eines Sonderlandeplatzes grundsätzlich möglich ist, die laufenden Betriebs- und Instandhaltungskosten vollständig auf die Nutzer umzulegen.

Anlagen

Zentrale Aussagen des Gutachtens von Lenz und Johlen Rechtsanwälte sowie CDM Smith zum Thema „Einstellung des Flugbetriebes am Flughafen Essen/Mülheim“

- Die Aufrechterhaltung des derzeitigen Flugbetriebes wird nur durch sehr erhebliche Investitionszuschüsse und Zuschüsse zum Verlustausgleich der FEM GmbH gewährleistet. Die in der Zeit von 2006 bis 2011 von den Gesellschaftern geleisteten Zuschüsse belaufen sich auf rund 5,6 Mio. Euro (dies entspricht 0,93 Mio. Euro pro Jahr).
- Der Aero-Club ist gemäß den Erbbaurechtsverträgen aus den Jahren 1983 und 2003 mit der Stadt Mülheim an der Ruhr befugt, das Erbbaurechtsgrundstück zum Zwecke des Sports zu nutzen. Derzeit findet der vom Aero-Club ausgeübte Flugbetrieb nicht auf dem Erbbaurechtsgrundstück statt, sondern auf angrenzenden Flächen. Das Erbbaurecht lastet ausschließlich auf dem Flurstück 74 der Gemarkung Raadt (Mülheim a.d.R.) mit einer Größe von 5.097 m².
- Durch den Erbbauzins für das Erbbaurechtsgrundstück ist erkennbar nicht der Aufwand gedeckt, der für die außerhalb des Erbbaurechtsgrundstücks bestehende Infrastruktur zu tätigen ist.
- Gemäß dem Urteil des OLG Düsseldorf vom 19.3.1998 kann der Aero-Club nicht verlangen, dass der vorhandene Flughafen in seinem öffentlich-rechtlichen Rechtszustand (als Verkehrsflughafen) erhalten bleibt.
- Der vom OLG festgestellte Unterlassungsanspruch des Aero-Clubs, wonach die Stadt Mülheim an der Ruhr alles, was den Motorsportflug-, den Motorsegelflug-, den Motorschleppflug- und den Segelflugbetrieb des Aero-Clubs zu Sportzwecken einschränkt oder aufhebt, zu unterlassen hat, besteht nicht gegenüber den übrigen Gesellschaftern der FEM GmbH und auch nicht gegenüber der FEM GmbH selbst.
- Auch gegenüber den Rechtsnachfolgern des Herrn Theo Wüllenkemper ist die Stadt Mülheim an der Ruhr nicht verpflichtet, dauerhaft einen Verkehrsflughafen zu betreiben. Bei der Änderung in einen Sonderlandeplatz ist lediglich dafür Sorge zu tragen, dass ausreichend Start- und Landegelände für den Luftschiffbetrieb der WDL-Gruppe zur Verfügung steht.
- Es wäre rechtlich und technisch möglich, den bestehenden Flughafen im Rahmen einer Umwandlung zum Sonderlandeplatz deutlich zu reduzieren. Es wäre möglich, die Landebahn zu verkürzen, das Entwässerungssystem aufzugeben, den Unterhalt der bestehenden Gebäude auf ein Minimum (Verkehrssicherheit) zu reduzieren.
- Ein Sonderlandeplatz kann auf ganz konkrete Nutzungszwecke oder -arten beschränkt werden, die in der Genehmigung genau bezeichnet und beschrieben werden, z.B. Werksverkehr, Schulflüge, Luftsport, Luftverkehr mit bestimmten Fluggerät usw.
- Am Flughafen Essen/Mülheim finden jedes Jahr im Durchschnitt nur 10.000 Flugbewegungen mit Motorsport- und Segelflugzeugen seitens des Aero-Club Mülheim, des Luftsportvereins Essen sowie anderer Luftsportvereine statt. Alle vom Aero-Club eingesetzten Luftfahrzeuge haben ein Abfluggewicht unter 2 Tonnen und fallen damit in die Klassen der Segelflugzeuge, Motorsegler sowie der Motorflugzeuge bis 2 Tonnen.

- Für diese Arten von Flugzeugen reicht unter Berücksichtigung von Sicherheitszuschlägen eine Start- und Landebahn von maximal 800 Meter Länge und 18 Meter Breite im Sichtflugbetrieb aus. Zur Gewährleistung des Flugbetriebes sind ein Tower (ggf. mobil), eine befestigte Vorfeldfläche für die Abstellung von Flugzeugen inklusive Zurollbahnen und eine Tankstelle mit befestigter Betankungsfläche erforderlich. Weitere flugbetriebliche Anlagen sind für den Betrieb eines Sonderlandeplatzes grundsätzlich nicht notwendig. Eventuelle Hangar- bzw. Unterstellflächen beruhen auf Wartungs- und Schutzbedürfnissen der Flugzeugeigner.
- Um den Ansprüchen des Aero-Clubs auf Ermöglichung von Motorsportflug-, Motorsegel-, Motorschleppflug- und Segelbetrieb zu genügen, ist auch eine befestigte Graspiste ausreichend.
- An einem Sonderlandeplatz zum Zwecke des Sportes ist keine Luftaufsichtsstelle vor Ort einzurichten. Für die eigentliche am Flugplatz einzurichtende Flugleitung gibt es die Möglichkeit, dass der Aero-Club die Flugleitung selbst erbringt. Hierfür gibt es bundesweit mehrere Beispiele (z.B. Flugplatz Speyer und Verkehrslandeplatz Coburg).
- Die Anforderungen aus Sicherheitsgesichtspunkten an einen derartigen Sonderlandeplatz reduzieren sich auf die Vorhaltung eines Feuerlöschfahrzeuges, dessen Dimensionierung im Einzelfall in Abhängigkeit von dem resultierenden Luftverkehrsaufkommen und den eingesetzten Luftfahrzeugen zu bestimmen ist. Aus Sicherheitsgesichtspunkten heraus ist eine einfache Umzäunung für einen Sonderlandeplatz ausreichend.
- Die Gutachter Lenz & Johlen sowie CDM Smith schlagen zwei Varianten für die Errichtung eines Sonderlandeplatzes unter Einbeziehung von Flächen für den WDL-Luftschiffbetrieb vor:
 - Variante A: Neubau einer asphaltierten Start- und Landebahn von 800 m Länge und 18 m Breite südlich der derzeitigen Start- und Landebahn für ca. 2,2 Mio. Euro. Die Gesamtkosten würden unter Einbeziehung des Neubaus von befestigten Flugzeugabstellflächen (ca. 750.000 Euro), eines Flugleitungscontainers aus Stahl (ca. 85.000 Euro) eines Zaunneubaus nördlich der Start- und Landebahn (ca. 120.000 Euro) und einer Tankstelle mit befestigter Betankungsfläche (ca. 500.000 Euro) bei rund 3.655.000 Euro liegen.
 - Variante B: Nutzung einer ca. 800 m langen Teilfläche der vorhandenen Start- und Landebahn. Die dazu erforderlichen Markierungsarbeiten auf der bestehenden Start- und Landebahn würden nur rund 100.000 Euro kosten. Alle anderen Kostenpositionen wären genauso wie bei Variante A, so dass bei Variante B insgesamt nur mit Gesamtkosten in Höhe von ca. 1.555.000 Euro zu rechnen ist.
- Die Gutachter betonen allerdings, dass es sich bei diesen Investitionskosten um Maximumkosten handelt, die sich durch folgende Maßnahmen deutlich reduzieren lassen:
 - a.) Die kompletten Markierungsarbeiten könnten ggf. bei Gestellung eines Materialkostenzuschusses als Eigenleistung durch den Aero-Club erbracht werden. Dieses ist an anderen Sonderlandeplätzen übliche Praxis.
 - b.) Der Neubau der Flugzeugabstellflächen ist in Verhandlungen mit dem Aero-Club hinsichtlich seiner Notwendigkeit zu klären, da der Aero-Club bisher auch nur über wenige, teilbefestigte Flächen verfügt.
 - c.) Die Kosten der Tankstelle hängen von dem Pächter-Modell mit dem Treibstofflieferanten ab. Je nach abgenommener Treibstoffmenge bezuschussen die Treibstoff-Lieferanten den Bau einer Tankstelle mit bis zu 100 %.
 - d.) Infolge der Aufgabe des Flughafens im nördlichen Bereich könnten die vorhandenen Zaunfelder im Norden des Flughafengeländes umgesetzt und als neue Zaunlinie

des Sonderlandesplatzes verwendet werden. Dieses würde die angesetzten Kosten für den Zaunneubau erheblich reduzieren.

- Für die Änderung eines Verkehrsflugplatzes in einen Sonderflugplatz ist zunächst die Entbindung von der Betriebspflicht nach § 45 LuftVZO erforderlich. Zur Änderung des Status des Flugplatzes und zur Umsetzung der baulichen bzw. betrieblichen Anpassungen ist darüber hinaus ein Verfahren zur Änderung der Zulassungsentscheidung (Genehmigung bzw. Planfeststellung) erforderlich. In entsprechender Anwendung von §§ 6 Abs. 4 Satz 2 bzw. 8 Abs. 3 Satz 2 LuftVG ist dies dann erforderlich, wenn die Änderung „wesentlich“ ist. Von einer solchen Wesentlichkeit wird üblicherweise ausgegangen, wenn die genehmigte technische Maximalkapazität des Flugplatzes vergrößert oder die Änderung mit nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden ist, die zu einer UVP-Pflicht führt. Aufgrund der vorgesehenen Verringerung des Flugplatzes dürfte dies im vorliegenden Fall nicht anzunehmen sein. Allerdings besteht gemäß der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes eine „Wesentlichkeit“ auch wenn der Flugplatz „sein Gesicht verändert“. Somit ist zumindest ein Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 Satz 2 erforderlich.
- Nach Ziffer 14.12 der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bedarf der Bau eines Flugplatzes mit einer Bahnlänge von 1.500 m oder mehr der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, bei einer Bahnlänge von unter 1.500 m der Vorprüfung des Einzelfalls (geplant ist hier eine Bahnlänge von 800 m). Bei einer Änderung zum Sonderlandeplatz gilt nach § 3e Abs. 1 Nr. 1 UVPG keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, da die Landebahn unter den Grenzwert der Ziffer 14.12.1 der Anlage 1 des UVPG verringert wird. Insofern wird jedoch nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG die Vorprüfung eines Einzelfalls erforderlich sein.
- Angesichts des zu erwartenden erheblich eingeschränkten Betriebes wird nicht davon auszugehen sein, dass die Voraussetzungen für das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FlugLG) erfüllt sein werden. Insofern wird im Rahmen einer Lärmprognose des zukünftigen Luftverkehrs unter Berücksichtigung des Schutzstandards der anliegenden Wohnbebauung zu ermitteln sein, ob der zu erwartende Fluglärm zumutbar ist.
- Das Umwandlungsverfahren in einen Sonderlandeplatz selbst würde ca. 2 Jahre in Anspruch nehmen und wäre mit Kosten in Höhe von max. 1,5 Mio. Euro verbunden.
- Bei einer Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG zur Umwandlung in einen Sonderlandeplatz haben die Betroffenen einen Anspruch auf gerechte Abwägung ihrer Belange. Zu den schutzwürdigen Belangen zählt auch das Interesse angesiedelter Flugunternehmen auf Aufrechterhaltung und Sicherung der bisher gewährten geschäftlichen Entfaltungsmöglichkeit. Wie sich insbesondere an der Entscheidung zum Flughafen Tempelhof zeigt, kann die Schließung eines Flugplatzes bzw. der Ausschluss bestimmter Betriebsarten durchaus abwägungsgerecht gestaltet werden. In den Berliner Fällen konnte insbesondere darauf verwiesen werden, dass in unmittelbarer Nähe in absehbarer Zeit ein Ausweichflugplatz zur Verfügung steht. Entsprechende Erwägungen werden auch im Falle der Änderung des FEM in einen Sonderlandeplatz durchgreifen können. Aufgrund der Lage im Ruhrgebiet sind verschiedene in der Nähe befindliche Flughäfen bzw. Flugplätze vorhanden, an denen die am FEM angesiedelten Unternehmen ausweichen können.
- Vom jetzigen Standpunkt aus besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass eine abwägungsrechtliche Änderungsentscheidung möglich sein wird. Die Wahrscheinlichkeit einer erfolgreichen Anfechtung der Änderungsgenehmigung durch die am Flughafen ansässigen Flugunternehmen, die keine Nutzungsrechte für einen Sonderlandeplatz zu Sportzwe-

cken erhalten, erscheint damit gering. Erweist sich die Änderungsgenehmigung als rechtmäßig, erwachsen den am FEM ansässigen Unternehmen daraus insoweit auch keine Schadensersatzansprüche.

- Im Hinblick auf die laufenden Kosten eines Sonderlandeplatzes ist es grundsätzlich möglich, die laufenden Betriebs- und Instandhaltungskosten vollständig auf die Nutzer (Aero-Club, WDL) umzulegen.
- Aus Unterlagen, die den Gutachtern von Lenz & Johlen und CDM Smith vorgelegen haben, ergibt sich, dass die Entwässerungskanäle am Flughafen nicht unerhebliche Undichtigkeiten aufweisen. So formulieren die Gutachter: „In den Ergebnissen der Kanalsanierung werden diese durchgehend als ´mittlere` Schäden bezeichnet, nach der Beschreibung des Zustandes kann allerdings davon ausgegangen werden, dass die Kanäle ´marode` sind. Die ingenieurtechnische Prüfung der Unterlagen zur Kanalbefahrung ergab die eindeutige Feststellung einer grundsätzlichen Sanierungsbedürftigkeit der vorhandenen Kanäle. Die festgestellten Schäden (u.a. Ausbrüche, Einwuchs, Höhenversatz durch eingetretene Setzungen) schließen in ihrer Häufigkeit und Summe eine reine Instandsetzung (z.B. durch ein Inliner-Verfahren) aus.“ Erforderlich sei vielmehr eine vollständige Sanierung (d.h. Neubau) der betroffenen Kanäle.
- Eine Sanierung der Entwässerungskanäle wurde in der Vergangenheit auch seitens der Bezirksregierung Düsseldorf als Auflage für den sicheren Betrieb des Flughafens formuliert und auf Grundlage einer Ordnungsverfügung verfolgt. Eine Erforderlichkeit einer Sanierung der Entwässerungskanäle ergibt sich insbesondere wegen des mit Enteisungsmittel verunreinigten Abwassers. Der Flughafen Essen/Mülheim ist als Verkehrslandeplatz zur Vorhaltung von Anlagen zur (chemischen) Enteisung verpflichtet.
- Bei einer Umwandlung des Flughafens in einen Sonderlandeplatz zum Zweck des Motorsportfluges und Segelbetriebes wären derartige Entwässerungsanlagen nicht erforderlich. Denn hier kann auf chemische Enteisungstätigkeiten verzichtet werden. Im Hinblick darauf, dass Vereinsflugbetrieb vornehmlich an Wochenenden im Sommerhalbjahr stattfindet, erscheint eine rein mechanische Räumung mit der Folge einer ggf. für wenige Tage erforderlichen Schließung des Platzes angemessen. Eine Entwässerungsleitung und im vorliegenden Fall die Sanierung der Entwässerungsleitungen kann in diesem Fall somit entfallen.
- Eine weitere Kanalsanierung muss allerdings im Falle des Weiterbetriebes des Flughafens durch die jetzigen Nutzer umgesetzt werden.
- Im Hinblick auf die Frage, ob und inwieweit die bisher ergangenen Zuwendungen in Höhe von ca. 3,5 Mio. Euro zurückzuzahlen wären, kommen die Gutachter Lenz & Johlen sowie CDM Smith zu folgendem Ergebnis:
- Ein Rückforderungsrisiko besteht allenfalls für die Mittel der Installation der Videoüberwachung (Förderhöhe: 29.900 Euro, Zweckbindung bis zum 5.4.2017) sowie die Nachfinanzierung für den Neubau der Flugzeughalle (743.600 Euro, Zweckbindung bis zum 13.10.2033). Allerdings besteht das Risiko einer Rückzahlung überhaupt nur dann, wenn die Verwendung der Videoüberwachungsanlage sowie der Flugzeughalle vollständig aufgegeben bzw. eingestellt würde. Die Änderung des Flughafens müsste diese Maßnahmen daher vollständig überflüssig machen. Schließlich besteht seitens des Fördermittelgebers Land NRW die Möglichkeit, die Zweckbindungsfrist zu Gunsten des Fördermittelempfängers nachträglich zu ändern.

Zentrale Aussagen des Gutachtens des Landesrechnungshofes zum Flughafen Essen/Mülheim aus dem Jahr 2010

- Die Flughafen Essen/Mülheim GmbH (FEM) erhielt zur Finanzierung der Betriebskosten, der laufenden Investitionen und der Bauprojekte von 1996 bis 2007 einschließlich der Anteile der Städte Essen und Mülheim rund 14,2 Mio. Euro an öffentlichen Mitteln (dies entspricht 1,18 Mio. Euro pro Jahr).
- In ihrer mittelfristigen Finanzplanung geht die FEM beim Status-Quo-Betrieb bis zum Jahr 2013 von einer jährlichen Unterdeckung der laufenden Betriebs- und Investitionskosten (ohne Projektförderungen) in Höhe von 1,1 Mio. € aus. Bis zu dem von den Gesellschaftern zugrunde gelegten Schließungstermin Anfang 2034 wären bei unveränderter Fortschreibung danach über 25 Jahre Verluste (ohne Abdiskontierung oder Berücksichtigung einer Inflationsrate) von insgesamt 27,5 Mio. Euro zu erwarten.
- In den vergangenen 13 Jahren hat sich der laufende jährliche Zuschussbedarf der FEM allerdings mehr als verdoppelt. Setzt sich dieser Trend linear fort, ist in den nächsten 25 Jahren mit einem Gesamtverlust der FEM von mindestens 55 Mio. Euro zu rechnen.
- Die FEM erhielt in den Jahren 1996 bis 2007 von den Gesellschaftern zur Aufrechterhaltung des Status-Quo Betriebskostenzuschüsse in Höhe von insgesamt rund 6,2 Mio. €.
- Neben den Betriebskosten übernahmen die Gesellschafter nach Maßgabe des von der Gesellschafterversammlung verabschiedeten Finanzplans zu gleichen Teilen die Kosten für laufende Investitionen. Diese beliefen sich in den Jahren 1996 bis 2007 auf insgesamt rd. 2,4 Mio. Euro.
- Für das umfangreiche Entwässerungssystem des Flughafens (rd. 8,5 km Regen-, Schmutz- und Mischwasserkanäle) ließ die FEM in 2002 ein Sanierungskonzept erstellen. Die Erneuerung der Kanalisation begann im folgenden Jahr. Sie soll nach aktueller Planung in 2013 abgeschlossen sein und ein Gesamtvolumen von rd. 2 Mio. Euro umfassen. In den vergangenen Jahren wurden mit erheblichen Mitteln (rd. 1,1 Mio. Euro) überwiegend Kanalabschnitte erneuert, deren Notwendigkeit im Sanierungskonzept nicht dargestellt war. Von der bewilligten Kanalsanierung realisierte die FEM in 2007 nur einen Teilabschnitt.
- Die Lande- und Abstellgebühren sind als Teil des Entgelts für die Bereitstellung der Flughafeninfrastruktur eine wesentliche Ertragsquelle der FEM. Im Vergleich zu ähnlichen Flughäfen erhebt die FEM unterdurchschnittliche (den allgemeinen Preisentwicklungen und Marktverhältnissen nicht angepasste) Lande- und Abstellgebühren.
- Einen erheblichen Teil ihrer Erträge (rund 21%) erzielt die FEM aus der Vermietung von Geschäftsräumen an Unternehmen mit und ohne Luftfahrtbezug, aus der dauerhaften Überlassung eines Teils der alten Flugzeughalle an ein Wertunternehmen sowie aus der Verpachtung von Flughafenflächen an verschiedene Nutzer. Die Abstell- und Unterstellentgelte des Flughafens entsprechen weder den Investitionen der Flughafengesellschaft noch der allgemeinen Preisentwicklung. Die FEM hat ihre Mieten und Pachten teilweise seit 1994 nicht mehr erhöht.
- Der Flughafen ist ganzjährig von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr Ortszeit geöffnet. Die in den Tagesrandzeiten von 06.00 bis 09.00 Uhr und von 21.00 Uhr bis 22.00 Uhr durchgeführten Flugbewegungen machen nicht einmal 3 Prozent der in 2008 beim Flughafen abgewickelten Flüge aus. Die auf diesen Zeitraum entfallenden Kosten stehen in keinem Verhältnis zu den darin erzielten Erlösen.