



Lenz und Johlen

Rechtsanwälte Partnerschaft mbB

Lenz und Johlen · Postfach 102365 · D 50463 Köln

Bündnis 90/Die Grünen
Ratsfraktion Essen
Herrn Helmar Pless
- Fraktionsgeschäftsführer -
Kopstadtplatz 13
45127 Essen

Per E-Mail:
helmar.pless@gruene-fraktion-essen.de

Köln, 04.08.2016

Unser Zeichen: 01252/16 19/rb

Sekretariat:

Frau Berger

Tel.: +49 221 97 30 02-17

c.giesecke@lenz-johlen.de

Fragestellung zum Gutachten Lenz Johlen/CDM Smith zum Flughafen Essen/Mülheim

Sehr geehrter Herr Pless,

ich nehme Bezug auf die mir übersandten Fragestellungen und darf mich noch einmal für mein Ausbleiben bei der Veranstaltung am 15.06. entschuldigen. Aufgrund der Annullierung meines Fluges war mir eine rechtzeitige Teilnahme leider nicht möglich.

Zu den von Ihnen gestellten Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Frage 1: Genehmigungsverfahren zur Umwandlung in einen Sonderlandeplatz

Der Flugplatz Essen/Mülheim ist aus einem 1925 genehmigten Notlandeplatz entstanden. 1927 wurden seine Beibehaltung und Inbetriebnahme als Flughafen genehmigt. 1959 wurde der Ausbauplan für den Bauschutzbereich nach § 12 des LuftVG festgelegt; der Ausbauplan sah eine Start- und Landebahn von 1.583,50 m Länge und 45 m Breite vor. Mit Bescheid vom 19.03.1966 wurde der Flughafen als Verkehrsflughafen genehmigt. Diese

Prof. Dr. Heribert Johlen^{PV}
Dr. Klaus Schmiemann^{PV}
Dr. Franz-Josef Pauli^P
Dr. Rainer Voß^{PVM}
Dr. Michael Oerder^{PV}
Dr. Thomas Lüttgau^{PV}
Thomas Elsner^{PB}
Rainer Schmitz^{PV}
Dr. Alexander Beutling^{PVM}
Dr. Markus Johlen^{PV}
Eberhard Keunecke^{PB}
Dr. Inga Schwertner^{PV}
Dr. Philipp Libert^{PF}
Dr. Christian Giesecke, LL.M.^{PVL}
Dr. Felix Pauli^{PV}
Dr. Tanja Parthe^{PV}
Martin Hahn^P
Dr. Kai Petra Dreesen, LL.M.^{PVE}
Nick Kockler^V
Béla Gehrken^D
Gerrit Krupp
Markus Nettekoven
Kristina Knauber
Dr. Meike Kilian
Eva Strauss
Janine Mues, LL.M.

P Partner i.S.d. PartGG
V Fachanwalt für Verwaltungsrecht
B Fachanwalt für Bau- u. Architektenrecht
M Anwalt/Mediator DAA
(Dr. Rainer Voß auch FU Hagen)
L McGill University (Montreal, Kanada)
E Master of European Studies
F Maîtrise en droit (Université Paris X)
D Dipl.-Verwaltungsbetriebswirt (FH)

Gegründet von RA Wolfgang Lenz

Lenz und Johlen · Kaygasse 5 · D 50676 Köln

Partnerschaftsgesellschaft mbB
Sitz Köln, AG Essen PR 1775
USt.ID.-Nr. DE 122725191

Tel. +49 221 973 002-0
Fax +49 221 973 002-22
www.lenz-johlen.de

Sparkasse KölnBonn
IBAN: DE57 3705 0198 0014 0020 18
BIC: COLSDE33XXX

Commerzbank AG
IBAN: DE56 3704 0044 0151 5600 00
BIC: COBADEFFXXX

Genehmigung wurde im Rahmen eines gerichtlichen Verfahrens wieder aufgehoben. Derzeit gilt für den Flughafen eine Genehmigung als Verkehrslandeplatz vom 02.04.1980. Die zu diesem Zeitpunkt gleichzeitig verbundene Flughafengenehmigung, die mit einem Bauschutzbereich verbunden ist, kann erst nach Unanfechtbarkeit oder sofortiger Vollziehbarkeit eines Planfeststellungsbeschlusses umgesetzt werden. Eine solche Planfeststellung wurde 1991 zwar erteilt, jedoch im Nachgang wieder aufgehoben. Gegen die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses sind seit Jahren noch Klagen anhängig.

Bei dem Flughafen Essen/Mülheim handelt es sich daher auf jeden Fall um einen genehmigten Verkehrslandeplatz, aus rechtlichen Gesichtspunkten möglicherweise aufgrund des noch nicht rechtskräftig aufgehobenen Planfeststellungsbeschlusses noch um einen Verkehrsflughafen. Handelt es sich rechtlich noch um einen Verkehrsflughafen, ist für die Umwandlung in einen Sonderplatz nach § 8 Abs. 1 LuftVG ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Da allerdings bereits eine Aufhebung des erteilten Planfeststellungsbeschlusses vorliegt, dürfte Überwiegendes dafür sprechen, den Flugplatz als Verkehrslandeplatz einzuordnen. Sofern dieser keinen beschränkten Bauschutzbereich aufweist, wäre ein Verfahren zur Änderung der Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG erforderlich.

Nach Ziffer 14.12 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bedarf der Bau eines Flugplatzes mit einer Landebahn von 1.500 m oder mehr zwingend einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Weist die Landebahn eine geringere Länge auf, ist eine Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich. Die Vorschrift gilt nach der Rechtsprechung nicht nur für die Anlage, sondern auch für die Änderung eines bestehenden Flugplatzes. Für das Änderungsverfahren ist daher eine UVP-Vorprüfung erforderlich.

Die Kosten eines solchen Verfahrens hängen davon ab, wie konkret die Änderung des Flugplatzes aussehen soll. Insofern verweisen wir auf die Kostenschätzung in unserem Gutachten, die zwischenzeitlich gestiegen sein dürften. Damals wurden der Neubau einer südlichen Asphalt-Start- und Landebahn einschließlich des Verfahrens mit ca. 3,6 Mio. EUR bewertet. Eine Weiternutzung der bestehenden Start- und Landebahn wurde mit 1,5 Mio. EUR geschätzt. Die Durchführung des Planungs- und Genehmigungsverfahrens dürfte ohne sich gegebenenfalls anschließende Klageverfahren ca. 2 bis 4 Jahre in Anspruch nehmen.

Eines Lärmschutzbereiches bedarf es für den neuen zu genehmigenden Sonderlandeplatz nicht. Nach § 4 Abs. 2 Nr. 2 des Fluglärmschutzgesetzes besteht die Pflicht zur Festsetzung von Lärmschutzbereichen nur für Verkehrslandeplätze mit mehr als 25.000 Flugbewegungen. Der neu zu planende Sonderlandeplatz würde nicht darunter fallen.

Frage 2: Erfolgsaussichten einer Klage

Die Erfolgsaussichten einer Klage der ansässigen Luftfahrtunternehmen gegen eine geplante Änderungsgenehmigung für den FEM hängen maßgeblich davon ab, dass und inwieweit deren Nutzungsmöglichkeiten am Flugplatz eingeschränkt bzw. beeinträchtigt werden. Sofern durch die Änderung in den Sonderlandeplatz die Nutzung der ansässigen Unternehmen weiterhin in vollem Umfang möglich ist, sind die Erfolgsaussichten äußerst gering. Selbst bei einer Beeinträchtigung der Nutzungsmöglichkeiten des Landeplatzes können diese Belange in der Abwägung überwunden werden. Unter korrekter Berücksichtigung der Bedeutung der Belange der am Landeplatz ansässigen Unternehmen kann es gewichtigere Gründe dafür geben, den bisher bestehenden Zustand des Verkehrslandesplatzes in einen Sonderplatz zu ändern. In diesem Fall könnten die ansässigen Unternehmen lediglich Abwägungsfehler der Genehmigung geltend machen. Wurde die Abwägung jedoch korrekt durchgeführt, erweisen sich die Erfolgsaussichten einer solchen Klage als gering. Wie sich insbesondere an der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zum Flughafen Berlin-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 Flughafens Essen/Mülheim in einen Sonderlandeplatz durchgreifen können. Aufgrund der Lage im Ruhrgebiet sind verschiedene in der Nähe befindliche Flughäfen bzw. Flugplätze vorhanden, an denen die am Flughafen Essen/Mülheim angesiedelten Unternehmen ausweichen können. Zudem bestehen nur kurzfristige Mietverträge, die es ermöglichen, die Nutzungsrechte der Luftfahrtunternehmen auch zivilrechtlich zu beenden.

Frage 3: Erforderliche Instandhaltungsmaßnahmen

Hierzu verweise ich auf das Gutachten Lenz Johlen/CDM Smith Seite 51 ff. Nach den uns vorliegenden Unterlagen war das Entwässerungssystem sanierungsbedürftig. Da

das Entwässerungssystem für den Betrieb des Verkehrslandesplatzes notwendig ist, insbesondere aufgrund durchzuführender Enteisungen, bestand nach unserer damaligen Einschätzung keine Möglichkeit, auf die Sanierung des Entwässerungssystems zu verzichten.

Frage 4: Rückzahlung der Fördermittel

Auch hierzu wird auf unser Gutachten Seite 66 ff. verwiesen. Nach den uns vorliegenden Unterlagen waren Fördermittel in Höhe von insgesamt ca. 3,5 Mio. EUR gewährt worden. Jedoch enthielten nur die Förderbescheide über die Installation einer Videoüberwachungs- und Alarmanlage und den Neubau einer Flugzeughalle eine über den Gutachtenzeitraum hinausgehende Zweckbindung. Davon ausgehend, dass die Zwecke der anderen Fördermittel erreicht worden sind und eine weitergehende Zweckbindungsfrist in unseren Unterlagen nicht feststellbar war, wurde ein potentiell Rückzahlungsrisiko lediglich in Höhe von ca. 800.000,00 EUR gesehen. Dieses Risiko bestand jedoch nur dann, wenn durch die Genehmigungsänderung tatsächlich ein Verstoß gegen die Zweckbindungsfrist herbeigefügt wird. Dies erweist sich nach der jeweils zu erarbeitenden planerischen Konzeption jedoch nicht als zwingend.

Darüber hinaus wird das Genehmigungsänderungsverfahren maßgeblich zur Reduzierung der vorhandenen Kosten des FEM und damit im Interesse des Landes NRW betrieben. Da dieses zugleich Zuwendungsgeber ist, besteht durchaus die Möglichkeit, für den Fall eines möglichen Verstoßes gegen etwaige Förderbedingungen eine Anpassung der Förderbescheide herbeizuführen.

Frage 5:

Hierzu wird auf unsere Ausführungen in dem Gutachten Seite 58 ff. verwiesen.

Frage 6: Übernahme der Betriebskosten durch Nutzer

Die Kosten des Betriebes eines Landesplatzes werden durch den Landeplatzbetreiber getragen. Dieser refinanziert sich durch die Erhebung von Start- und Landeentgelten bzw. weitere Entgelt- und Nutzungsgebühren am Flughafengelände. Es besteht daher die Möglichkeit, dass die Kosten eines Flugplatzbetriebes vollständig durch die Nutzer getragen werden, wenn diese gleichzeitig Betreiber des Flugplatzes sind, z. B. durch die Gründung einer gemeinsamen Betreibergesellschaft. Grundsätzlich sollen zwar die Kosten eines Flugplatzes bereits heute durch die Nutzer mit Hilfe der Zahlung von Start- und Landeentgelten getragen werden.

Zur Märkischen Revision:

Frage 1:

Die Aussage, ein Umwandlungsverfahren in einen Sonderlandeplatz sei innerhalb von 2-3 Monaten für € 15.000 abzuwickeln erscheint zu ungenau und eher unrealistisch. Die Aussage lässt die Grundlage für das Verfahren vermissen und nicht erkennen, auf welche Grundlage sich die Bewertung stützt. In jedem Fall bleibt die gesamte Planungsphase außer Betracht, die für die Stellung eines solchen Antrags notwendig ist. Die Dauer des Genehmigungsverfahrens ist maßgeblich vom Inhalt des Antrags abhängig. Auch hier lässt sich nicht erkennen, für welche Planung diese Aussage zutreffen soll. Es muss daher darauf geachtet werden, dass nicht „Äpfel mit Birnen“ verglichen werden. Ein Genehmigungsverfahren, bei dem lediglich der Verkehrszweck und keine Änderungen im baulichen Bestand zugelassen werden sollen, wird deutlich schneller abzuwickeln sein als die von uns begutachteten Varianten mit baulichen Änderungen. In der getroffenen Pauschalität kann diese Aussage daher nicht nachvollzogen werden, zumal nicht erkennbar ist, auf welche Expertise sich diese Einschätzung stützt.

Für eine Änderung zum Sonderlandeplatz wäre auch ein Genehmigungsänderungsverfahren nach § 6 LuftVG notwendig. Hierzu müssen die Planungen für einen entsprechenden Antrag erstellt werden. Anschließend muss die Genehmigungsbehörde den Antrag bewerten und die verschiedenen Belange abwägen, um darauf basierend den Genehmigungsbescheid zu erstellen. Selbst bei entsprechendem politischem Rückhalt auf der Landesebene sind 3 Monate aus unserer Sicht dafür deutlich zu kurz gegriffen. Ein normales Baugenehmigungsverfahren dauert in größeren Städten heutzutage bereits länger. Auch die damit verbundenen Kosten sind extrem optimistisch. Allein die Fachplanungen für den Antrag dürften diesen Rahmen sprengen.

Richtig ist sicherlich, dass ein Verfahren ohne Rechtsmittel schneller zum Baubeginn führt.

Frage 2:

1,5 – 2 Jahre erscheinen aus meiner Erfahrung realistisch. Eine Verzögerung erscheint nicht ausgeschlossen, da unklar ist, ob und ggf. welche fachlichen Probleme auftreten.

Frage 3:

Siehe Frage 1. In jedem Fall eine Genehmigungsänderung mit UVP-Vorprüfung.

Frage 4:

Nein. Der Sonderlandeplatz zeichnet sich nach § 38 LuftVZO dadurch aus, dass sein „Betrieb“ auf einen bestimmten Zweck festgelegt wird. Eine Festschreibung auf konkrete Nutzer, ggf. sogar personenbezogen, ist davon nicht umfasst. Allerdings kann dieses Ergebnis ggf. durch eine entsprechende Zweckbeschreibung des Flugplatzes erreicht werden. Wenn nur die aktuellen Nutzer des Platzes diese Zwecke ausüben bzw. erfüllen, werden faktisch auch nur diese Nutzer zugelassen werden. Zudem besteht an einem Sonderlandeplatz keine Betriebspflicht, die ein Zugangsrecht Dritter nach § 45 LuftVZO rechtlich sichern würde.

Sonstige Fragen:

Frage 1:

Fluglärm wird nicht nach TA Lärm bewertet. Flugplätze sind nach § 2 Abs. 2 BImSchG ausdrücklich von der Anwendung dieses Gesetzes ausgenommen. Für Flughäfen gilt das Fluglärmschutzgesetz, für andere Flugplätze u.a. die LandeplatzlärmschutzVO. Die Umgebungslärmbewertung ist wiederum eine andere Form der Bewertung. Die Darstellung der Märkischen Revision vermischt Äpfel mit Birnen, da nach der Umgebungslärmrichtlinie ermittelter Lärm mit den Grenzwerten der TA Lärm bewertet wird. Letztere ist aber darüber hinaus auch nicht auf die Entwicklung von Wohnbebauung anwendbar, sondern dient der Bewertung von gewerblichem Lärm.

Die Möglichkeit für die Entwicklung von Wohnen hängt von dem Lärm ab, der bei einer Änderung des Flugplatzes zu erwarten ist. Dieser Lärm ist im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung zu berücksichtigen. Eine konkrete Aussage hierzu kann erst getroffen werden, wenn dieser zukünftige Fluglärm prognostiziert worden ist. Erst dann kann valide bewertet werden, wie und in welchem Umfang Wohnen dort entwickelt werden kann. Bei der Lärmbewältigung kann u.a. auch passiver Schallschutz berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen



(Dr. Christian Giesecke)

Rechtsanwalt