Sitzungsvorlage

Datum: 03.05.2005
Drucksache Nr.: **05/0200**
öffentlich

Beratungsfolge: Rat

Sitzungstermin: 08.06.2005

Betreff:

Flugplatz Sankt Augustin - Hangelar
Beratung und Beschluss zur Start- und Landebahnverlängerung

Beschlussvorschlag:

1. Die Stadt Sankt Augustin spricht sich aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung grundsätzlich für den Erhalt des Verkehrswertes des Flugplatzes in Hangelar aus. Sie beauftragt den Vertreter der Stadt in der Flugplatzgesellschaft für eine Verlängerung der Start- und Landebahn zu stimmen. Die erforderlichen Haushaltsmittel werden bei der mittel- bis langfristigen Finanzplanung berücksichtigt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den übrigen Gesellschaftern in Kontakt zu treten, um insbesondere mit der Stadt Bonn über deren ablehnende Haltung zu diskutieren und die weitere Vorgehensweise abzustimmen. In diesem Zusammenhang wird auch erörtert, ob zum Schutz der Augustiner Bevölkerung ergänzend eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit dem Flugplatzbetreiber beschlossen wird, dass auf dem Flugplatz auch in Zukunft keine größeren und schwereren Flugzeuge starten und landen dürfen. Außerdem wird geprüft, inwieweit durch technische und organisatorische Maßnahmen weitere Möglichkeiten zur Lärmreduzierung und zur Einhaltung der Vorschriften für den Start- und Landebetrieb vereinbart werden können.
Nach Abschluss der vorgenannten Erörterungen informiert die Verwaltung den Rat über das Ergebnis der Gespräche in Verhandlungen und berät mit dem Rat das weitere Vorgehen.

Problembeschreibung/Begründung:

Der Flugplatz Hangelar ist seit fast einhundert Jahren prägender Bestandteil des Ortsteiles Hangelar und er ist bis heute von besonderer Bedeutung für die Stadt Sankt Augustin. Bereits 1909 starteten und landeten hier in den Pionierzeiten der Fliegerei die ersten Flugmaschinen und namhafte Piloten demonstrierten über Jahrzehnte hier ihr Können. Hangelar zählt somit zu den ältesten noch in Betrieb befindlichen Flugplätzen in Europa.

Nach dem zweiten Weltkrieg siedelte sich 1955 der Bundesgrenzschutz in Hangelar an und baute seine Fliegerstaffel auf. Durch die Nähe zur Bundeshauptstadt Bonn wuchs neben der Sport- und Segelfliegerei die Bedeutung des Flugplatzes für den Geschäftsreiseverkehr stetig an. Der Flugplatz Hangelar ist heute hinter Egelsbach im Rhein-Main-Gebiet der zweitgrößte seiner Art in Deutschland.

Zur Flugplatz-Historie gehört natürlich auch, dass die unmittelbaren Anwohner sich immer wieder gegen die störenden Lärmauswirkungen des Flugbetriebes zur Wehr gesetzt und etliche Flugbeschränkungen erwirkt haben, gleichwohl sind sich die Bürgerinnen und Bürger in Sankt Augustin der Bedeutung des Flugplatzes als Standortfaktor für bestehende Arbeitsplätze und für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt bewusst. Der Flugplatz dient in der Region Köln, Bonn und Rhein-Sieg-Kreis mit seinem hohen Einwohnerpotenzial, einer Vielzahl von Unternehmen und einer guten regionalen Verkehrsanbindung u. a. der Gewährleistung des Geschäftsreise-Luftverkehrs und somit der Bereitstellung einer ergänzenden und notwendigen Verkehrsinfrastruktur.

Im Zuge der Harmonisierung der europäischen Flugbetriebsvorschriften sind in jüngster Zeit die Sicherheitsstandards für den gewerblichen Luftverkehr mit Flugzeugen bis zu 5,7 t höchstzulässiger Startmasse erhöht worden. Diese von der JAA (Joint Aviation Authorities) erarbeiteten Vorschriften sind zwischenzeitlich in das deutsche Luftrecht übernommen worden und sie haben zur Folge, dass ab dem 1. Januar 2005 zusätzliche Sicherheitsfaktoren für die Start- und Landestrecke berücksichtigt werden müssen.

Da es sich bei dem Flugplatz Hangelar nach der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 um einen der 10 Schwerpunkt-Verkehrsländeplätze in NRW handelt, unterliegt dieser Landeplatz diesen Sicherheitsanforderungen nach JAR-OPS 1 (Joint Aviation Requirements – Operations bzw. Betriebsvorschriften für den Luftverkehr).

Gemäß einer Untersuchung der DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) belief sich das Bewegungsaufkommen in Hangelar im Jahr 2002 auf ca. 96.000 Flüge, wovon rd. 13.000 Flüge dem gewerblichen Verkehr (ca. 14 %) zuzurechnen waren. Im nichtgewerblichen Verkehr sind etwa ein Drittel Nicht-Motorflüge enthalten. Das Flugbewegungsaufkommen zeigt über fünf Jahrzehnte immer wieder stark schwankende Zahlen auf, aktuell ist das Aufkommen eher rückläufig.

Das Aufkommen der Maschinen, die direkt von den erweiterten Sicherheitsbestimmungen betroffen sind, wird vom Flugplatzbetreiber mit rd. 200 Starts angegeben. Hierbei handelt es sich um Propellerflugzeuge für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Gütern mit max. 9 Sitzplätzen und max. 5,7 t Startgewicht. Um diesen Geschäftsflugverkehr auch künftig in Hangelar betreiben zu können, müssen die Start- und Landebahnen den o. g. Betriebsvorschriften entsprechend angepasst werden. Derzeit verfügt der Flugplatz über eine 800 m lange und 30 m breite asphaltierte Start- und Landebahn. Um den neuen Vorgaben zu entsprechen, müsste die Landebahn um 400 m auf insgesamt 1200 m ver-

längert werden. Unter Berücksichtigung der Anforderung des Lärmschutzes, des Trinkwasserschutzes sowie des Natur- und Landschaftsschutzes wurde im Rahmen der Vorüberlegungen die Verlängerung im Osten um rd. 130 m, im Westen um rd. 270 m empfohlen. Im Benehmen mit den Gutachtern schätzt die Geschäftsführung die Investitionskosten (Bau- und Verfahrenskosten) auf rd. 3 Mio. €.

Für die Stadt stellt sich nunmehr die Frage, was spricht für oder gegen die Verlängerung der Landebahn?

Die Luftverkehrskonzeption des Landes weist in NRW 10 Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze aus, die insbesondere flächendeckend Angebote für den Geschäftsreise-Luftverkehr sicher stellen sollen. Zur Kategorie Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze zählt auch der Flugplatz in Hangelar. Er dient somit in der Region ergänzend neben dem internationalen Verkehrsflughafen Köln/Bonn den wirtschaftlichen Aktivitäten im Bereich Industrie, Gewerbe und Dienstleistung und er trägt damit maßgeblich zum Erhalt und zur Sicherung des hochwertigen Wirtschaftsstandortes Bonn / Rhein-Sieg-Kreis bei.

Eine gute Luftverkehrsanbindung gehört zu den wichtigen Standortfaktoren für die Wirtschaft; dies gilt sowohl in Bezug auf die in einer Region ansässigen Betriebe, als auch im Hinblick auf die Attraktivität einer Region für Neuansiedlungen.

Empirische Untersuchungen belegen die Standortbedeutung von Regionalflughäfen wie den Verkehrslandeplatz in Hangelar gerade für solche Betriebe, auf die es zur Bewältigung des Strukturwandels und Lösung von Arbeitsmarktproblemen besonders ankommt. Hierbei handelt es sich beispielsweise um Betriebe mit hoher Wertschöpfung je Produkteinheit, wie sie für den Bereich der Hochtechnologie typisch sind, um Betriebe mit überregionalen Absatzbeziehungen und um beschäftigungs- sowie investitionsintensive Firmen. Für bestimmte, meist hoch qualifizierte und spezialisierte Dienstleistungs- und Produktionsbetriebe ist die Nachbarschaft zu dem mit Privatmaschinen unbürokratisch nutzbaren Flugplatz eine kaum zu überschätzende Standortqualität. Derartige Betriebe passen sehr gut in die technologisch hochrangige Wirtschaftsstruktur der Region und sind ein Beitrag zur optimalen Abrundung der Wirtschaftsstruktur der Region.

Hinzu kommt die unmittelbare arbeitsmarkt- und strukturpolitische Wirksamkeit von Regionalflughäfen durch Ansiedlung von luftverkehrsorientierten Technologie- und Servicebetrieben auf und unmittelbar an derartigen Flugplätzen. Derzeit verfügen die am Flugplatz Hangelar unmittelbar ansässigen Unternehmen über insgesamt ca. 200 feste Arbeitsplätze. Nicht berücksichtigt ist hierbei der Bundesgrenzschutz mit seinen rd. 2000 Beschäftigten.

Nach Angaben der IHK Bonn/Rhein-Sieg stellt der Flugplatz für mindestens 45 Firmen, die regelmäßig ihre in Hangelar stationierten Flugzeuge zu gewerblichen Flügen nutzen, eine außerordentlich wichtige Chance dar, sich im immer härter werdenden Wettbewerb zu behaupten. Auch etliche andere Firmen aus den unterschiedlichsten Branchen, die nicht am Platz ansässig sind, nutzen diese Verkehrseinrichtung regelmäßig.

In der Luftverkehrskonzeption des Landes NRW ist festgeschrieben, dass ein Absinken des Verkehrswertes von Verkehrslandeplätzen nach Möglichkeit vermieden werden soll. Aufgrund der Harmonisierungsbemühungen der EU bedeutet "ausschließlich ein Erhalt des Status quo" eine Reduzierung des Verkehrswertes, da mittelfristig nicht mehr alle Flugzeuge, die derzeit noch auf diesen Flugplätzen landen, dies dürften. Daher muss der

Sicherheitsstandard an diesen Flugplätzen angehoben werden. Die Start- und Landebahnen sind deshalb, wenn baulich und rechtlich möglich, entsprechend zu verlängern.

Da die Durchführung von Geschäftsreiseflügen eine wichtige Voraussetzung für die regionale Wirtschaft und ein wichtiger Standortfaktor für die jeweilige Region ist, sieht das Land NRW den Funktionserhalt der Verkehrslandeplätze durch Unterstützung der sicherheitsbegründeten Ausbauvorhaben als politisch geboten an. Hierbei können nach den Richtlinien des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung (MVEL) Zuwendungen für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen auf Flugplätzen für befestigte und unbefestigte Flugbetriebsflächen gewährt werden. Die Landesregierung hatte den Auftrag festzustellen, welche Flugplätze zweckmäßigerweise für einen Ausbau in Frage kommen.

Im Rahmen der Untersuchung durch die DLR wurde nunmehr festgestellt, dass in Bezug auf die strukturellen Kriterien (Bevölkerungsdichte, Erwerbstätige, Großunternehmen) Hangelar gemeinsam mit Dinslaken und Marl die ersten Plätze in NRW belegt und unter Berücksichtigung des bestehenden hohen Verkehrsaufkommens nach Einschätzung des Landes Hangelar zu den vier Flugplätzen zählt, bei denen sich die Investitionen für eine Bahnverlängerung am ehesten lohnen würde.

Setzt man nun die Bedenken entgegen, die u. U. gegen eine Bahnverlängerung sprechen, stellt sich zuerst die Frage bezüglich nachteiliger Auswirkungen für die Wohnbevölkerung im Umfeld des Flugplatzes. Hierbei ist voran zu stellen, dass mit der Bahnverlängerung nicht beabsichtigt ist, größere und schwerere Flugzeuge in Hangelar starten oder landen zu lassen. Bezüglich der Lärmproblematik ist sogar damit zu rechnen, dass sich durch die Bahnverlängerung, insbesondere in westliche Richtung, die Beeinträchtigungen im östlichen Vorfeld des Platzes für die Anwohner reduzieren lassen. In diesem Zusammenhang muss durch den Flugplatzbetreiber sichergestellt werden, dass durch technische und organisatorische Maßnahmen alle Möglichkeiten zur Lärmreduzierung und zur Einhaltung der Vorschriften für den Start- und Landebetrieb genutzt werden.

Im Hinblick auf Natur- und Landschaftsschutz ist mit der Bahnverlängerung zwar eine weitere Flächenversiegelung verbunden, aber auch hier besteht die Möglichkeit, im direkten Umfeld des Flugplatzes den gesetzlichen Vorgaben entsprechende Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen und eine Aufwertung der ökologischen Situation zu erzielen. Der Flugplatz mit seiner extensiven Pflege war bereits in der Vergangenheit Garant für den Fortbestand einer vielfältigen Biotopgesellschaft. In Zusammenhang mit der Genehmigung der ALT - Halle auf dem Flugplatzgelände wurde zwischenzeitlich einvernehmlich mit dem BUND eine Vereinbarung mit der Stadt getroffen, wonach auf einer nahegelegenen städtischen Grundstücksfläche Ausgleichsmaßnahmen sowohl für den Neubau der Halle als auch für eine evtl. Bahnverlängerung vorgesehen sind.

Vor der baulichen Realisierung bedarf es ohnehin noch der Durchführung eines luftrechtlichen Prüfverfahrens durch die Bezirksregierung Düsseldorf in Form einer förmlichen Planfeststellung in Verbindung mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Bezüglich der erforderlichen Investition in Höhe von rd. 3 Mio. € (Schätzung der Flugplatz-Geschäftsführung für die Bau- und Verfahrenskosten) stellt sich natürlich auch die Frage, ob diese Kosten in einem vertretbaren Verhältnis zu dem tatsächlichen Nutzen für den Flugplatzbetrieb und die Wirtschaftsregion steht. Direkt betroffen von den neuen Sicherheitsstandards sind derzeit zwar nur rd. 200 Flugstarts, in Bezug auf die möglichen nachteiligen Auswirkungen für die dargestellte Standortqualität in der Region, für die be-

stehenden Arbeitsplätze und den dauerhaften Erhalt des Verkehrswertes des Flugplatzes muss aber auch bedacht werden, dass eine evtl. Abstufung der Kategorie als Schwerpunkt-Verkehrslandeplatz in NRW dazu führen kann, dass sich die Personalkosten für den

Flugplatzbetrieb durch Abzug der Landesbediensteten für die Luftaufsicht erhöhen und sich Fördermittel für künftige Investitionen auf dem Flugplatz reduzieren. Zur Erhaltung des Verkehrswertes des Flugplatzes, der von der Landesregierung ausdrücklich gewünscht und unterstützt wird, ist demnach die Investition in die Verlängerung der geplanten Start- und Landebahn für den Flugplatzbetreiber, die Gesellschafter und für die Region unverzichtbar.

In den bisherigen Berechnungsmodellen zur Finanzierung der Bahnverlängerung wird davon ausgegangen, dass rd. 65 % der Kosten durch Landesmittel gefördert werden und somit rd. 1 Mio. € anteilig von den Gesellschaftern des Flugplatzes aufzubringen sind. Hierbei entfielen auf die Stadt Bonn rd. 500.000,- €, den Rhein-Sieg-Kreis rd. 380.000,- €, die Stadt Sankt Augustin rd. 100.000,- € und die Fliegergemeinschaft rd. 20.000,- €. Die anteiligen Kosten für Sankt Augustin müssten demnach im Rahmen der mittel- bis langfristigen Finanzplanung der Stadt Berücksichtigung finden.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass unter der Maßgabe, dass wie bisher keine größeren und schwereren Flugzeuge Sankt Augustin anfliegen dürfen, die Verlängerung der Startbahn insbesondere zur Erhöhung der Sicherheit des Flugbetriebes zu befürworten ist. Hiermit würde nicht nur die wirtschaftliche Situation der Flugplatzgesellschaft, sondern auch der Wirtschaftsstandort und damit der Erhalt von Arbeitsplätzen nachhaltig gesichert werden. Dementsprechend empfiehlt die Verwaltung dem Rat der Stadt Sankt Augustin, sich grundsätzlich für die Verlängerung der Start- und Landebahn auszusprechen und die erforderlichen Haushaltsmittel nach Abschluss aller weiteren Abstimmungsgespräche und Vorlage der baurechtlichen Genehmigungen bereitzustellen.

Die Verwaltung wird beauftragt, mit den übrigen Gesellschaftern in Kontakt zu treten, um insbesondere mit der Stadt Bonn über deren ablehnende Haltung zu diskutieren und die weitere Vorgehensweise abzustimmen. In diesem Zusammenhang sollte auch erörtert werden, ob zum Schutz der Augustiner Bevölkerung ergänzend eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit dem Flugplatzbetreiber geschlossen wird, dass auf dem Flugplatz auch in Zukunft keine größeren und schwereren Flugzeuge starten und landen dürfen. Außerdem sollte geprüft werden, inwieweit durch technische und organisatorische Maßnahmen weitere Möglichkeiten zur Lärmreduzierung und zur Einhaltung der Vorschriften für den Start- und Landebetrieb vereinbart werden können.

Nach Abschluss der vorgenannten Erörterungen informiert die Verwaltung den Rat über das Ergebnis der Gespräche und Verhandlungen und berät mit dem Rat das weitere Vorgehen.

In Vertretung

Rainer Gleß
Techn. Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat finanzielle Auswirkungen
 hat keine finanziellen Auswirkungen

Die Gesamtkosten belaufen sich auf rd. 100.000,- EUR. Sie müssen zu gegebener Zeit im Haushalt eingestellt werden.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf Euro.

Sie stehen im Verw. Haushalt Vermög. Haushalt unter der Haushaltsstelle zur Verfügung.

Der Haushaltsansatz reicht nicht aus. Die Bewilligung über- oder außerplanmäßiger Ausgaben ist erforderlich.

Für die Finanzierung wurden bereits veranschlagt Euro, insgesamt sind Euro bereit-zustellen. Davon im laufenden Haushaltsjahr Euro.