

Flugplatzgemeinschaft Loemühle e. V.



Flugplatzgemeinschaft, Hülsstr. 301, 45770 Marl

Stadt Marl
- z. Hd. Frau Bürgermeisterin Uta Heinrich -
Creiler Platz 1

45768 Marl

Telefon: 02365/1 50 10
Telefax: 02365/1 54 04

Marl, den 15.06.2000

Betrifft: Argumente der Flugplatzgemeinschaft Loemühle
zur Verlängerung der Landebahn des Flugplatzes Loemühle

Sehr verehrte Frau Heinrich,

unter Bezugnahme auf die am 14.04.2000 im Rathaus Marl geführte Unterredung möchten wir Ihnen im folgenden einige Argumente unterbreiten, die für die Anpassung der Landebahn des Flugplatzes Loemühle an die verschärften europäischen Sicherheitsbestimmungen sprechen.

...

6. Der Markt für den Flugplatz im Falle der Realisierung der Landebahnverlängerung

Sollten sich die Gesellschafter der Verkehrslandeplatz Loemühle GmbH dafür entscheiden, den Betrieb des Flugplatzes Marl-Loemühle einer privaten Betriebsgesellschaft zu übertragen, würde die Flugplatzgemeinschaft den "Markt" für Loemühle wie folgt sehen:

Wie bereits im Gespräch am 14.04.2000 erwähnt, gibt es auf den umliegenden größeren Flugplätzen wie Düsseldorf, Dortmund, Münster-Osnabrück und Essen-Mülheim ein großes Potential an Geschäftsreisemaschinen (ab 2 Tonnen maximales Abfluggewicht aufwärts bis hin zu 14 Tonnen maximales Abfluggewicht). Für die nächsten zehn Jahre wird eine Verdoppelung des Passagieraufkommens auf den Großflughäfen vorausgesagt. Das erzeugt für die Betreiber-gesellschaften der großen Plätze Druck, diese für Großflughäfen kleinen, für Marl-Loemühle jedoch großen Maschinen zu verdrängen. Marl-Loemühle bietet sich als Auffangstandort für diese Maschinen und die sie betreibenden Unternehmen an.

a)

Es stehen in 3 Hangars am Westrand des Flughafens **Düsseldorf** noch zahlreiche Geschäftsreiseflugzeuge (2-motorige Turboprops, 2-motorige Kolbenflugzeuge, Business-Jets), die in absehbarer Zeit einen anderen Standort als Düsseldorf wählen müssen, weil der Flughafen Düsseldorf erklärtermaßen in Zukunft verstärkt den Großverkehr bedienen will.

b)

Auf dem **Flughafen Dortmund** werden derzeit alle alten Hallen abgerissen. Dementsprechend wurde sämtlichen Flugzeugbesitzern, die ihre Flugzeuge dort untergestellt hatten, der Mietvertrag über den Stellplatz gekündigt. Einige Flugzeugbesitzer haben bereits einen Stellplatz auf Marl-Loemühle gefunden. Weitere Flugzeugbesitzer, insbesondere diejenigen, die nach den künftigen verschärften Sicherheitsregeln der JAR-OPS 1 und JAR-OPS 2 eine längere Landebahn benötigen, tun sich schwer bei der Wahl eines neuen Flugplatzes, solange für keinen Verkehrslandeplatz in Nordrhein-Westfalen feststeht, daß die Landebahn an die erforderlichen Sicherheitsvorschriften angepaßt wird. **Wer als Verkehrslandeplatz ab erster nachweisen kann, daß seine Landebahn sicher an die verschärften Vorschriften angepaßt wird, wird den Vorzug genießen, sich die Rosinen aus dem Kuchen picken zu können, sprich insbesondere die größeren Geschäftsreisemaschinen bei sich stationiert zu sehen.** Genau auf das Segment, das man hier verstärkt ansprechen könnte, zielen die Kreistagsbeschlüsse von 19.04.1993 und 22.06.1998, wonach der Geschäftsreiseverkehr intensiviert werden soll.

c)

Auf dem Flughafen Münster-Osnabrück ist ebenfalls eine Bewegung erkennbar, daß die Betreiber von 2-motorigen Geschäftsreisemaschinen der India-Klasse (2 Tonnen bis unter 5,7 Tonnen maximales Abfluggewicht) und Charly-Klasse (5,7 Tonnen bis unter 14 Tonnen maximales Abfluggewicht) verdrängt werden sollen. Zwar werden die bestehenden Mietverträge noch nicht gekündigt. Insbesondere die Betreiber von Flugzeugen der India-Klasse wurden jedoch schon wiederholt gebeten, sich eine Abstellmöglichkeit auf anderen Flugplätzen zu suchen, weil man die Hangarplätze für größere Maschinen benötige.

...

e)

... Am Flugplatz Essen-Mülheim ansässige Unternehmen sind deshalb derzeit besonders stark unter Druck, einen Ersatzlandeplatz zu finden, Hier ergibt sich Marktpotential für Marl-Loemühle.

...

h)

Von allen im Segment 'Schwerpunktlandeplatz für den Geschäftsreiseverkehr' konkurrierenden Flugplätzen hat Marl-Loemühle ... die mit Abstand besten Voraussetzungen, **Hauptträger des Geschäftsreiseverkehrs** mit Flugzeugen zu werden, mit denen typischerweise **Lufttaxiverkehr, sonstiger gewerblicher Verkehr unterhalb der Großluftfahrt sowie Werkverkehr** bestritten wird.

...

7. Beteiligung der Wirtschaft an den Investitionskosten?

...

Aus der Sicht der Flugplatzgemeinschaft käme ... allenfalls eine symbolische Beteiligung der Wirtschaft an den Investitionskosten in Frage.

Wir weisen darauf hin, daß eine **Beteiligung der Wirtschaft an den Investitionskosten nur dann möglich** sein wird, **wenn weitere Möglichkeiten zur Erzielung von Einnahmen eröffnet werden,**

a)

Damit eine private Betriebsgesellschaft die Möglichkeit hat, weitere Einnahmen zu erzielen, ist nach Auffassung der Flugplatzgemeinschaft erforderlich, daß die Gesellschaft weitgehend freie Hand bei der Gestaltung des Flugbetriebes hat. Dazu gehört, daß eine rechtliche Konstruktion gefunden wird, die der **Betriebsgesellschaft** ermöglicht, selbst **Inhaberin der Betriebsgenehmigung** des Flugplatzes zu werden. ... Auf diese Weise wäre der politische Einfluß auf die Gestaltung des Flugbetriebes weitgehend ausgeschlossen.

...

b)

Des weiteren müßte ... eine **Erweiterung der Betriebsgenehmigung des Flugplatzes** dahingehend erfolgen, **daß Flugzeuge der sogenannten Charly-Klasse** (Flugzeuge von 5,7 Tonnen bis unter 14 Tonnen maximalem Abfluggewicht) **auf Marl-Loemühle starten und landen dürfen.**

...

c)

... wäre bei Aufrechterhaltung der Forderung, daß die Wirtschaft sich an den Investitionskosten beteiligen soll, die Übertragung des gesamten Flugplatzes auf die private Betriebsgesellschaft zu erwägen.

8. (IHK-)Variante 5: Airpark Emscher-Lippe

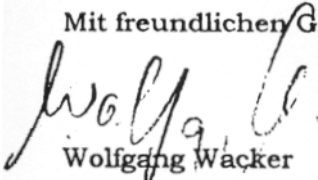
Die von der IHK vorgeschlagene Lösung eines **Airparks Emscher-Lippe** ist aus Sicht der **Flugplatzgemeinschaft absolut zu begrüßen.**

...

Will man auf Dauer gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr mit den dafür in Betracht kommenden Maschinen sinnvoll aufrecht erhalten, ist auch die **von der IHK vorgeschlagene Landebahnlänge von 1.600 Meter absolut sinnvoll.** Die Landebahnlänge wurde im übrigen bereits vor ca. 1 1/2 Jahren von Regierungspräsident Twenhöven genannt. Hintergrund dieser Längenangabe ist, daß eine in den USA bereits im Gange befindliche Entwicklung dabei ist, nach Europa überzuspringen. In den USA steigen derzeit immer mehr Unternehmen sowohl im Bereich der gewerblichen Luftfahrt als auch im Werkverkehr von 2-motorigen Turboprops wie Beach King Air 200, Beach King Air 300, Kolbenzweimotors wie Cessna 421 u. ä. auf kleine Business-Jets wie die Cessna Citation 525, Beech Jet u. & um. Die an sich mit den Business-Jets verbundenen höheren Betriebskosten pro Flugstunde rechnen sich angesichts kürzerer Flugzeiten infolge deutlich höherer Fluggeschwindigkeiten und besseren Reisekomforts.

...

Mit freundlichen Grüßen



Wolfgang Wacker
Vorsitzender