

Landschaftsschutzgemeinschaft
– Fluglärm Loemühle –
Vest Recklinghausen e.V.
Im Singelsen 16
45770 Marl
Tel.: (0 23 65) 4 74 20
www.fluglaerm.de/marl



Zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Marl-Loemühle

Die Konsequenzen aus dem Gutachten des Instituts
für
Verkehrswissenschaft der WWU Münster

Deutsche Flugsicherung (DFS) bestätigt die
Aussagen der LSG

Ausbau des Flugplatzes Marl-Loemühle betriebswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen

Der Ausbau des Flugplatzes Marl-Loemühle ist nun seit einigen Monaten in der öffentlichen Diskussion und es kann damit gerechnet werden, daß die politischen Gremien in den nächsten Wochen für oder gegen einen Ausbau entscheiden.

Reflektiert man den bisherigen Diskussionsprozeß und die Meinungsbildung, werden verschiedene, erhebliche Defizite erkennbar.

Bis zur Veröffentlichung des Gutachtens des Instituts für Verkehrswissenschaft der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster im Oktober dieses Jahres hat sich die Diskussion in einer Weise entwickelt, die nur als abenteuerlich bezeichnet werden kann, da sie sich nicht an Fakten und realen Bedingungen orientierte, sondern an Unwahrheiten, Visionen und Vorteilsnahmen.

Wohl deshalb hat der Landrat des Kreises Recklinghausen das oben genannte Institut mit der Erstellung eines Gutachtens zur Wirtschaftlichkeit eines Ausbaus des VL Marl-Loemühle beauftragt.

Bei der Vorstellung des Gutachtens im Kreistag am 23. Oktober 2000 wurde den Gutachtern von allen Parteien eine ordentliche und fachgerechte Arbeit bescheinigt.

Auch die LSG fühlt sich durch eine Vielzahl von Untersuchungsergebnissen in ihren Aussagen bestätigt.

Als zentrales Untersuchungsergebnis kann die Feststellung gewertet werden, daß **der Ausbau des Flugplatzes Marl-Loemühle zur Anpassung an die JAR-OPS-Bestimmungen betriebswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen ist.**

Rentabilität „erst jenseits des Jahres 2020“

In einer regionalwirtschaftlichen Analyse stellen die Gutachter fest, daß sich ab 2020 ein Flugplatz für das „India-Charly-Segment“ (Flugzeuge bis 14 t max. Abfluggewicht) im Raum Emscher-Lippe rechnen könnte, wenn die Flughäfen Dortmund, Münster/Osnabrück, Essen/Mülheim wegen ihrer in 2010/2015 erreichten Kapazitätsgrenze kleinere Flugzeuge zurückweisen.

Für den Fall, daß sich diese Hypothese bestätigen sollte, könnte der Flugplatz „Schwarze Heide“ in Dinslaken oder der Flugplatz „Marl-Loemühle“ den individuellen Geschäftsreiseverkehr der Region aufnehmen.

Wegen der geringeren Investitionen empfiehlt der Gutachter für diesen Zweck den Ausbau von „Schwarze Heide“.

Für den Fall z.B., daß durch verkehrspolitische Maßnahmen der schienengebundene innerdeutsche Reiseverkehr gestärkt wird oder der Flughafen Münster/Osnabrück eine weitere (kürzere) Landebahn erhält oder sich die Kraftstoffe weiter verteuern, könnten diese hypothetischen (Wunsch-) Vorstellungen von der regionalwirtschaftlichen Notwendigkeit eines mittelgroßen Flughafens in der Region Emscher-Lippe ins Leere laufen.

Die Dimension eines ausgebauten VL Marl-Loemühle wird unterschätzt

Das Gutachten gibt deutlich an, welche Ausbauklasse der Flugplatz Marl-Loemühle haben muß, wenn er langfristig der Infrastrukturfaktor sein soll, den die Gutachter in der Region für bedarfsgerecht halten:

„Auf die Ausbauentcheidung des Flughafens Marl-Loemühle bezogen, bedeutet dies, daß die Bedingungen des zukünftigen Flugplatzes mindestens mittelfristig (10 Jahre) ausreichend sein sollten, um Starts und Landungen der Charly-Klasse zuzulassen, wenn der Flugplatz ein Standortelement mit Zukunftsfähigkeit bieten soll“ (S. 84 des Gutachtens).

Dies ist die Forderung nach einer S/L-Bahn mit 1.600 m Länge - eine Forderung, die sich als „roter Faden“ durch das gesamte Gutachten zieht.

Die geforderte Größe und Ausstattung dieses Flugplatzes orientiert sich auch an den Befragungsergebnissen im Rahmen der Untersuchung:

„..... spielte auch die technische Ausstattung des Verkehrslandeplatzes eine große Rolle. Als wichtigste Veränderung wird bei der Mehrzahl der Unternehmen die Möglichkeit, Instrumentenflüge durchzuführen, angesehen“ (S. 61 des Gutachtens).

Im Ergebnis halten die Gutachter eine S/L-Bahn von 1.600 m x 30m für den Präzisionsanflug für erforderlich, eine Dimension, für die auch die Flieger um ihren Sprecher Wacker eine Betriebsgenehmigung fordern. Aufgestellt haben sie diese Forderung in einem Brief vom 16.06.2000 an die Bürgermeisterin der Stadt Marl.

Geschäftsfliegerei unter Sichtflugbedingungen anzubieten oder zu erwarten, wäre tatsächlich auch ein absurdes Unterfangen.

Die vorliegenden Ausbauwünsche der Loemühle GmbH berücksichtigen diese Anforderungen jedoch nicht. Selbst mit Salomitaktik können sie in ihrer Endausbaustufe nie die Vorgaben der Gutachter erreichen. Die Planung der Loemühle GmbH bezeichnete der Gutachter Dr. Allemeyer denn auch als *„weder Fisch noch Fleisch“*.

Die Flieger haben offensichtlich inzwischen erkannt, welche Unzumubarkeit sie der Bevölkerung und den Steuerzahlern mit ihrer Forderung abverlangt haben - auf einer Veranstaltung der Bürgermeisterin von Marl am 15. November 2000 war Herr Wacker inzwischen der Meinung, daß eine 1.350 m - Bahn völlig ausreichend sei.

Für einen Flughafen, der tauglich für den Geschäftsreiseverkehr sein soll, bestehen hinsichtlich Bahnlänge, Bahnbreite, Befeuerung usw. eindeutige Anforderungen an den Platz- und Raumbedarf und die sicherheitsrelevante Ausstattung.

Die „International Civil Aviation Organisation“ (ICAO) hat sehr konkrete, international relevante Bestimmungen erlassen (Annex 14), die für die zivile Luftfahrt verbindlich sind.

In ihrer Ausbauplanung vom Oktober 1999 erwähnt die Loemühle GmbH zwar diese Bestimmungen, in der Ausführungsplanung bezieht sie sich aber ausschließlich auf die Sichtflugregelungen für Hobbyflieger.

Die tatsächliche Dimension nach den Vorgaben der ICAO

Die LSG hat auf die Unzulänglichkeit der vorliegenden Ausbauplanung immer wieder hingewiesen und gleichzeitig deutlich gemacht, dass der finanzielle Aufwand deutlich höher sein wird als von der Loemühle GmbH kalkuliert.

Zur Bestätigung und Absicherung der diesbezüglichen Aussagen wurden der

„Deutschen Flugsicherung“ (DFS) u.a. die Informationen übermittelt, die nach Aussage der Gutachter der WWU Münster zu den Merkmalen eines Flugplatzes für den Geschäftsreiseverkehr zählen (Instrumentenanflug, S/L-Bahn 1.600 m x 30 m).

Aus der Antwort der DFS und den ICAO-Bestimmungen ergeben sich folgende Anforderungen an den Ausbau:

- ① Bei einer Startbahnlänge von 1.200 m bis ausschließlich 1.800 m sollte die Breite der S/L-Bahn mindestens 30 m betragen. Die bisherige Planung sieht lediglich eine Breite von 23 m vor.
- ② Im Bezug auf die Länge der S/L-Bahn sollte die Rollbahn keine geringere Breite haben als 15 m, für die Benutzung durch Flugzeuge mit einem Radstand von weniger als 18 m. Die bisherige Planung sieht lediglich eine Breite von 10,5 m vor.
- ③ Die Sicherheitsstreifen müssen bei Instrumentenflugbetrieb und Nichtpräzisionsflugbetrieb eine Breite von 150 m seitlich der Mittellinie der S/L-Bahn haben. Die bisherige Planung sieht lediglich Sicherheitsstreifen in einer Breite von 75 m vor.
- ④ Auch vor Kopf einer Instrumentenanflugbahn muß der Sicherheitsstreifen 300 m betragen. Bei der jetzigen Lage der S/L-Bahn kann dieser Sicherheitsstreifen nur durch eine Untertunnelung der A 43 erreicht werden.
- ⑤ Der Abstand Rollbahnmittellinie und S/L-Bahnmittellinie soll 168 m betragen. Die bisherige Planung sieht einen Achsabstand von nur 52 m vor.

Damit erhält das S/L-Bandbahnsystem in seiner Breite eine Ausdehnung von mindestens 340 m, während die bisherige Planung lediglich 180 m vorsieht.

In der Konsequenz bedeutet dies nicht nur erheblich höhere Ausbaukosten (hier sei nur an den Tunnel für die Bockholter Straße erinnert), sondern auch einen zusätzlichen Flächenbedarf in gewaltiger Höhe.

Die Ausbaukosten werden die von der Loemühle GmbH kalkulierten 13,6 Mio. DM um ein Vielfaches übersteigen.

Die einzuhaltenden Sicherheitsabstände (Sicherheitsstreifen von jeweils 150 m Breite) haben zur Folge, daß entweder die bisherigen Gebäude auf Loemühle abgerissen werden müssen oder eine gänzlich neue Start-/Landebahn weiter südlich

entstehen muß. Die bisherige Landebahn muß dann natürlich entfernt und entsorgt werden.

Mit der Berücksichtigung der Normen der ICAO wird deutlich, dass das bisherige Ausbaukonzept der Loemühle GmbH allein den Hobbyfliegern dadurch nützt, dass der Flugplatz durch den „kleinen“ Ausbau (1.350 m) im Bestand gesichert sein dürfte, nie aber in der Lage sein wird, tatsächlich Geschäftsflyer bedarfsgerecht bedienen zu können. Bereits heute erwarten die befragten Unternehmen mehr sicherheitsrelevante Ausstattung.

Infam ist es, dass die Hobbyflieger Gegenteiliges behaupten und mit dem Argument, einen Infrastruktur-Faktor schaffen zu wollen, letztlich nur ihr eigenes Hobby, finanziert durch den Steuerzahler, sichern wollen.

Unverantwortlich wäre es auch von der Politik, wenn sie trotz besseren Wissens diese Machenschaften unterstützen würde. Durch das Gutachten der Universität Münster sind die Ausbaukonsequenzen verdeutlicht und alle bisherigen Aussagen der LSG bestätigt worden. Ausdrücklich hat Dr. Allemeyer in der Anhörung am 23. Oktober 2000 auch darauf hingewiesen, dass „die Burg“ im Falle eines Ausbaus abgeholzt werden muss.

Weiterhin hat er zu verstehen gegeben, dass sich ein für den Geschäftsreiseverkehr ausgebauter Flugplatz quasi automatisch zu einem Regionalflughafen weiterentwickeln wird.

Der Landrat hat die Absicht, in der Kreistagssitzung am 11. Dezember 2000, über die Ausbaupläne von Marl-Loemühle abstimmen zu lassen.

Die Parteien und Abgeordneten, die nach der Vorlage des in seiner Aussage eindeutigen Gutachtens diesen Entscheidungstermin für „verfrüht“ halten, wollen bewußt die Ausbauoption zu einem Regionalflughafen Marl-Loemühle offenhalten.

Marl, im November 2000

Dietmar Schmahl

1. Vorsitzender

Martin Schulte

2. Vorsitzender