

02.08.2007

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 1718

der Abgeordneten Horst Becker und Oliver Keymis GRÜNE

Drucksache 14/4591

Ausbau des Verkehrslandeplatzes Dinslaken-Schwarze Heide

Wortlaut der Kleinen Anfrage 1718 vom 19. Juni 2007:

Derzeit läuft das luftverkehrsrechtliche Genehmigungsverfahren für die Verlängerung der Start- und Landebahn auf dem Verkehrslandeplatz Dinslaken-Schwarze Heide. Die Planungen sehen eine Verlängerung der Start- und Landebahn von bisher 900 Meter auf zukünftig 1500 Meter vor, um den Sicherheitsanforderungen gemäß JAR-OPS 1 für den Taxi-Luftverkehr gerecht zu werden.

Die Verlängerung der Start- und Landebahn wurde außerdem mit der Kompensation des drohenden Verlustes von Arbeitsplätzen durch die Schließung der Schachtanlage Lohberg/Osterfeld und Walsum begründet. Lohberg ist seit 18 Monaten geschlossen. Von den 1000 erhofften Arbeitsplätzen im interkommunalen Gewerbepark auf der Schwarzen Heide werden von der Weseler Kreisverwaltung nur noch 100 mittelfristig eingeräumt. Arbeitnehmer aus dem Bergbau dürften dort keine neue Beschäftigung finden können.

Von den angeblich vorhandenen siedlungswilligen Investoren wird bisher nur die Firma TTC genannt, die seit mehreren Jahren selbst noch nach Finanzinvestoren für ihre Projekte nicht nur an der Schwarzen Heide sucht.

Im Jahr 2004 betragen die Betriebsverluste des Verkehrslandeplatzes Schwarze Heide nach Angaben des Kreises Wesel rund 100.000 Euro. Mittlerweile liegen die Verluste bei rund 210.000 Euro und werden in den nächsten Jahren bei konstant 280.000 Euro liegen.

Der Taxi-Flugverkehr, für den ausschließlich die Investition in Höhe von voraussichtlich 6,4 Millionen Euro erforderlich würde, findet auf dem Flugplatz Schwarze Heide faktisch nicht statt. Außerdem ist derzeit beim Taxi-Flugverkehr wegen hoher Kosten eine Stagnation zu verzeichnen. Insofern handelt es sich um eine reine Angebotsplanung.

Für den übrigen Geschäftsreise- und Werkverkehr der vorhandenen oder ansiedlungswilligen Firmen würde die vorhandene Länge der Start- und Landebahn auch weiter ausreichen. Um einen Sicherheitspuffer für diese Flugzeuge zu schaffen, reicht eine Verlängerung der Start- und Landebahn um 100 Meter sowie eine Verschiebung der östlichen Schwelle - wie im Antrag vorgesehen - um 110 Meter.

Datum des Originals: 31.07.2007/Ausgegeben: 06.08.2007

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Die wirtschaftliche Entwicklung, speziell die des Lippemündungsraumes, wird somit durch einen Verzicht auf eine Landebahnverlängerung im großen Stil nicht be- oder gar verhindert.

Wir fragen die Landesregierung vor diesem Hintergrund:

1. Wie viele Flugbewegungen im Taxi-Luftverkehr gab es in den letzten 10 Jahren am Verkehrslandeplatz Schwarze Heide (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
2. Wie begründet die Landesregierung eine Förderung des Ausbaus weit über den Bedarf hinaus angesichts des Umstandes, dass für den derzeit am Verkehrslandeplatz Schwarze Heide vorhandenen Geschäftsreise- und Werkverkehr eine Landebahnverlängerung um 210 Meter (100 Meter Neubau, 110 Meter Verschiebung der östlichen Schwelle) einen hinreichenden Sicherheitspuffer schafft?
3. Mit welchem Anteil an den Gesamtkosten (Prozentsatz und Summe) will sich die Landesregierung an dem Ausbau der Start- und Landebahn am Verkehrslandeplatz Schwarze Heide beteiligen?
4. Entspricht es den Förderrichtlinien des Landes, die Fördermittel für eine reine Angebotsplanung zu bewilligen?
5. Welche konkreten Ansiedlungswünsche oder -interessensbekundungen von Unternehmen liegen vor, die eine Förderung des Ausbaus rechtfertigen könnten und die gleichzeitig konkreten Bedarf an Taxi-Luftverkehr haben?

Antwort des Ministers für Bauen und Verkehr vom 31. Juli 2007 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Finanzminister:

Vorbemerkung

Über die Verlängerung der Start- und Landebahn auf dem Verkehrslandeplatz Dinslaken-Schwarze Heide von bisher 900m auf 1500m wird von der zuständigen Bezirksregierung Düsseldorf im Rahmen eines luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahrens gem. §§ 8 ff. Luftverkehrsgesetz (LuftVG) entschieden. Einen entsprechenden Antrag hat die Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH am 09.03.2006 gestellt. Die Bezirksregierung hat das Verfahren noch nicht abgeschlossen.

Zur Frage 1

Nach Auskunft der Bezirksregierung liegen dem Planfeststellungsverfahren folgende Angaben des Flugplatzhalters zu den Bewegungszahlen des gewerblichen Flugverkehrs (inkl. Taxi-Luftverkehr) zugrunde:

	davon Taxiluftverkehr
1994: 5283	(0)
1995: 5575	(0)
1996: 6193	(0)
1997: 6980	(0)
1998: 4024	(0)
1999: 5755	(14)
2000: 5571	(0)
2001: 6048	(6)
2002: 9440	(106)
2003: 9075	(192)
2004: 4972	(48)

Zur Frage 2

Die in der Fragestellung zum Ausdruck gebrachte Wertung, der Ausbau erfolge „weit über den Bedarf hinaus“, ist nicht nachvollziehbar, weil die Anerkennung oder Ablehnung eines verkehrlichen Bedarfs Gegenstand des noch laufenden Planfeststellungsverfahrens ist. Im Übrigen ist ein Planungsvorhaben schon dann gerechtfertigt, wenn es vernünftigerweise geboten ist. Ferner ist nach erster Einschätzung der Bezirksregierung eine Verschiebung der östlichen Schwelle um 110m im Rahmen einer – mit der Frage 2 angeführten – alternativen Landebahnverlängerung um 210m aus Sicherheitsgründen nicht möglich.

Zur Frage 3

Für die EU-OPS 1-Ertüchtigung eines Flugplatzes können durchschnittlich 50% der Gesamtkosten zuwendungsfähig sein. Dies gilt auch für den Flugplatz Dinslaken-Schwarze Heide.

Zur Frage 4

Für ein Vorhaben im Rahmen einer nach der Rechtsprechung zulässigen Angebotsplanung können Zuwendungen zur EU-OPS 1-Ertüchtigung gewährt werden.

Zur Frage 5

Der Landesregierung sind Absichten des Unternehmens TTC bekannt, im Falle eines Ausbaus an den Verkehrslandeplatz Dinslaken-Schwarze Heide eine bereits bestehende gewerbliche Flugschule zu verlagern, um dort höherwertige Schulungen für Lizenzen des gewerblichen Luftverkehrs auf zweimotorigen Flugzeugen anzubieten. Im Übrigen hängt auch die Bewertung der Förderfähigkeit vom Ausgang des Planfeststellungsverfahrens ab.