

DER MINISTER FÜR WIRTSCHAFT, MITTELSTAND UND TECHNOLOGIE
DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN

344 - 09 - 00/1

Düsseldorf, den 26.9.1986

Postanschrift: Postfach 1144 · 4000 Düsseldorf 1

An den
Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen

4000 Düsseldorf

ARCHIV
des Landtags Nordrhein-Westfalen
LEIH Exemplar



Betr.: Haushalt 1986;

hier: Epl. 08 Kap. 08 080 - Förderung der Luftfahrt -
Titelgruppe 61 - Für den Ausbau von Flugplätzen -

Bezug: 10. Sitzung des Verkehrsausschusses am 6. Februar 1986

Anlg.: - 100 - für die Mitglieder des Verkehrsausschusses

Die Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau von Flugplätzen (Richtlinien) wurden in der letzten Zeit mehrfach geändert. Im Rahmen einer Neufassung der zur Zeit geltenden Fassung der Richtlinien vom 22.12.1983 (MBl. NW. 1984 S. 66) beabsichtige ich, die Förderung von Flugplatzausbauvorhaben auf die in Spalte 7 der nachstehenden Übersicht aufgeführten Bemessungssätze anzuheben. In Spalte 6 sind die vom Arbeitskreis Flughäfen Nordrhein-Westfalen in seinem Schreiben vom 16.10.1985, das bereits am 5. Dezember 1985 Bestandteil einer Erörterung in der 8. Sitzung des Verkehrsausschusses war, vorgeschlagenen Bemessungssätze ausgewiesen. Aus Spalte 5 sind die derzeit geltenden Bemessungssätze zu ersehen. Bei den angegebenen Werten handelt es sich jeweils um die Bemessungssätze, "bis zu" deren Höhe Zuwendungen gewährt werden können.

Die in Spalte 2 der Übersicht aufgeführten Flugplatzbezeichnungen sind der von mir aktualisierten Liste der förderungswürdigen Flugplätze entnommen, die Bestandteil der Konzeption für die Förderung der Verkehrslandeplätze und Segelfluggelände in Nordrhein-Westfalen (Konzeption) ist.

- 2 -

lfd. Nr.	Richtl. v. 04.10.1979	Richtl. v. 12.03.1982	Richtl. v. 22.12.1983 (z.Z. in Kraft)	Vorschlag des Arbeitskreises Flughäfen NRW v.16.10.1985	Richtlinie neu	
1	2	3	4	5	6	7
1	Bemessungssätze in v.H. für Satelliten-Flugplätze, Flugplätze mit Schwerpunktfunction u. regionale Verkehrsflughäfen (Gruppe M-1 der Konzeption)	bis zu 65	bis zu 50	bis zu 33 1/3	bis zu 65	bis zu 65
2	Bemessungssätze in v.H. für Schwerpunktländeplätze für den Segelflug (Gruppe S-1 der Konzeption)	bis zu 75	bis zu 50	bis zu 33 1/3	bis zu 65	bis zu 50
3	Regelbemessungssätze in v.H. (Gruppe M-2, M-3 u. S-2 der Konzeption)	bis zu 50	bis zu 33 1/3	bis zu 25	bis zu 50	bis zu 40
4	Bemessungssätze in v.H. für Luftaufsicht und Landehilfen	bis zu 100	bis zu 50 bzw. 33 1/3	bis zu 33 1/3 bzw. 25	bis zu 100	bis zu 80

Zu den Bemessungssätzen ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

Zu lfd. Nr. 1 der Übersicht:

Für die Förderung der Flugplätze mit Motorflugbetrieb der höchsten Kategorie der Konzeption habe ich eine Anhebung von bis zu 33 1/3 v.H. auf bis zu 65 v.H. (Bemessungssatz der Richtlinien - Stand 12.3.1982) vorgesehen. Dieser Bemessungssatz soll auch auf regionale Verkehrsflughäfen angewendet werden. Es handelt sich

hierbei um eine für die Platzhalter spürbare Anhebung der Förderung, die mit Sicherheit zu einer Belegung der vorhandenen Investitionsbereitschaft führen wird. Sie ist gleichzeitig aber auch maßvoll und trägt daher der derzeitigen Finanzsituation des Landes Rechnung.

Zu lfd. Nr. 2 der Übersicht:

Als Schwerpunktländepplätze für den Segelflug (Gruppe S-1) sind in der Konzeption lediglich die Verkehrslandeplätze Dahlemer Binz und Oerlinghausen eingestuft. Für die Einstufung war seinerzeit maßgebend, daß diese Plätze aufgrund ihrer luftraummäßigen Situation, ihrer technischen Ausstattung und/oder ihrer meteorologischen Verhältnisse für einen größeren Einzugsbereich besonders attraktiv sind und zudem nur über eine äußerst geringe Finanzkraft verfügen. Der Halter des Verkehrslandeplatzes Dahlemer Binz, die Gemeinde Dahlem, gehört zu den Ausgleichsstockgemeinden. Aufgrund der vorg. Kriterien sollte für beide Flugplätze ebenfalls der für die in der Konzeption für die höchste Kategorie der Flugplätze mit Motorflug (Gruppe M-1) festgelegte Bemessungssatz von bis zu 50 v.H. vorgesehen werden.

Zu lfd. Nr. 3 der Übersicht:

Es handelt sich hierbei um den Regelbemessungssatz, der für die Förderung der übrigen Flugplatzkategorien der Konzeption (Gruppen M-2, M-3 u. S-2) gilt. Die Anhebung des Bemessungssatzes von bis zu 25 v.H. auf bis zu 40 v.H. wird im Hinblick auf die geringe struktur- und verkehrspolitische Bedeutung dieser Plätze für angemessen gehalten. Die Förderung der Gruppe M-3 beschränkt sich ohnehin nur auf die Bestanderhaltung, es sei denn, daß die Maßnahmen der Erhöhung der Flugsicherheit bzw. überwiegend dem Segelflug dienen.

Der Zuschußanteil der mit dem Regelbemessungssatz geförderten Projekte liegt jährlich im Durchschnitt im Vergleich zur Gesamtförderung bei etwa 10 v.H. Eine Förderung dieser Plätze, die auch Segelfluggelände umfaßt, sollte wie bisher mit niedrigerem Bemessungssatz beibehalten werden.

Für die Beibehaltung einer Förderung der Flugplätze der vorg. Flugplatzkategorien sprechen auch noch folgende Überlegungen:

Nach § 28 Abs. 3 Landesentwicklungsprogramm ist eine bedarfsgerechte Ausstattung des Landes mit Flugplätzen sicherzustellen. Die Förderung eröffnet die Möglichkeit, Einfluß auf die Entwicklung auch dieser Flugplätze im Sinne der struktur- und verkehrspolitischen Zielsetzung des Landes zu nehmen. Zu diesem Zweck wird u.a. in den Förderungsrichtlinien bei der erstmaligen Gewährung von Zuwendungen auch die Aufstellung eines Generalausbauplanes zur Voraussetzung einer Förderung für alle Flugplätze gemacht. Hiermit wird dem MWMT schon im Stadium der Ausbauplanung die Möglichkeit der Einflußnahme eingeräumt, wenn hierfür aus verkehrspolitischer Sicht eine Notwendigkeit besteht.

Zu lfd. Nr. 4 der Übersicht:

Maßnahmen für die Luftaufsicht wurden vor dem Inkrafttreten der Richtlinien vom 12.3.1982 vom Land bis zu 100 v.H. finanziert. Es handelt sich hierbei im wesentlichen um Baumaßnahmen und Einrichtungen, die der Unterbringung der Beauftragten für Luftaufsicht des Landes und zur Ausstattung ihrer Arbeitsplätze dienen.

Nach §§ 29, 29a LuftVG in Verb. mit Art. 104a Abs. 5 GG hat das Land die Kosten der Luftaufsicht zu tragen. Hierzu zählen u.a. auch die Kosten für die Unterbringung des Luftaufsichtspersonals auf Flugplätzen, die dem allgemeinen Luftverkehr dienen. Hierzu sind Kosten für Strom, Reinigung, Wasser, Instandsetzung und dergl. zu rechnen.

Die vom Land hierfür aufzuwendenden Kosten summieren sich im Laufe der Jahre zu einem nicht unerheblichen Betrag. Es besteht insoweit ein Interesse des Landes, durch eine einmalige Abgeltung aus dieser Verpflichtung herauszukommen. Seinerzeit war eine Vollfinanzierung dieser Maßnahmen vorgesehen mit der Maßgabe, daß der Zuwendungsempfänger dem Land die für die Unterbringung der Luftaufsicht erforderlichen Räume unentgeltlich zur Verfügung stellt und die laufenden Unterhaltungs- und Betriebskosten trägt.

Der Förderungshöchstsatz wurde sowohl im Hinblick auf die herausgehobene Bedeutung dieser Maßnahme für die Sicherheit des Flugbetriebes als auch als Entschädigung des Zuwendungsempfängers für ihm entstandene Einnahmeverluste festgelegt.

Bei Anwendung der derzeit geltenden Bemessungssätze für die Errichtung eines Luftaufsichtsturmes ist die Förderung des Landes im Ergebnis geringer als bei der Förderung einer Flugzeughalle, da, bei beiden Maßnahmen derselbe Bemessungssatz unterstellt, der Empfänger der Zuwendung für den Luftaufsichtsturm auf die Erstattung seiner o.a. Ansprüche verzichten muß. Diese Regelung ist unbillig und bedarf daher einer dringenden Verbesserung.

Im Hinblick darauf, daß einerseits eine Vollfinanzierung bis zu 100 v.H. der zuwendungsfähigen Kosten der Luftaufsichtsmaßnahmen durch das Land bei der derzeitigen Finanzlage nicht mehr für vertretbar gehalten wird, andererseits der Finanzierungsanteil des Landes an diesen Baumaßnahmen deutlich über den üblichen Bemessungssätzen liegen muß, wird eine Anhebung auf bis zu 80 v.H. für angemessen gehalten. Der Arbeitskreis Flughäfen NRW hatte in seinem eingangs erwähnten Schreiben um die Wiedereinführung der in den Richtlinien vom 4.10.1979 enthaltenen Bemessungssätze gebeten. Darin war für die Förderung der Luftaufsicht und Landehilfen eine Zuwendung bis zu 100 v.H. möglich. Mit dem vorgesehenen Bemessungssatz wird der Vorschlag des Arbeitskreises deutlich unterschritten.

Die Sicherheit des Flugbetriebes erfordert es auch, daß künftig optische und elektronische Anflughilfen in den erhöhten Bemessungssatz einbezogen werden.

Mit dieser Regelung werden die Flugplätze nach wie vor auch an den Kosten der Luftaufsicht beteiligt. Der Bemessungssatz ist ausgewogen, da er sowohl die Platzhalterinteressen als auch die Interessen des Landes in vernünftiger Weise berücksichtigt.

Schwerpunkt der Ausbauförderung soll auch künftig bei den in den Gruppen M-1 und S-1 der Konzeption aufgeführten Flugplätzen liegen. Bei der Auswahl der für eine Förderung vorgesehenen Vorhaben sollte Flugbetriebsflächen und den Maßnahmen, die der Sicherheit des Flugbetriebes dienen, die höchste Priorität eingeräumt werden.

Über die Änderung der Bemessungssätze hinaus beabsichtige ich, in die Förderung die Bezuschussung von Erneuerungsmaßnahmen einzubeziehen. Ich möchte darauf hinweisen, daß bereits im Haushaltsplan 1986 die Erläuterungen zu Epl. 08, Kap. 08 080, Titelgruppe 61, entsprechend ergänzt worden sind. Die Förderung von Erneuerungsmaßnahmen sollte sich jedoch im Hinblick auf die nur in begrenztem Umfang zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel lediglich auf Maßnahmen beschränken, die zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Flugbetriebes erforderlich sind.

Im einzelnen kommen hierfür in Betracht:

- befestigte und unbefestigte Flugplatzbetriebsflächen (Start- und Landebahnen, Rollbahnen, Schutzstreifen, Vorfelder),
- ortsfeste Anlagen für die Flugsicherung sowie Anlagen und Einrichtungen für die Luftaufsicht (Turm, Luftaufsichtskanzel, technische und betriebliche Räume, Signalfeld, Wolkenhöhenmeßgerät, Sichtmeßgerät, optische Warnanlage),
- Befeuerungsanlagen und optische und elektronische Anflughilfen.

- 1 - 6

619 B

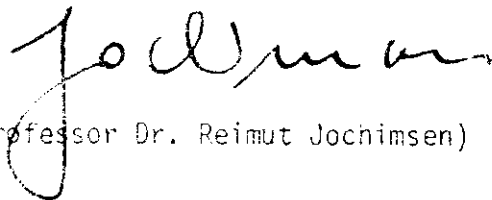
Zu Ihrer gefl. Unterrichtung habe ich eine aktualisierte Liste der förderungswürdigen Flugplätze beigefügt. Eine Aktualisierung der Liste war im wesentlichen auch deshalb geboten, weil die Regionalflughäfen bisher nur nachrichtlich erwähnt wurden. Nachdem seit kurzem der Regionalflughafen Münster/Osnabrück zu den internationalen Verkehrsflughäfen zählt, war es sinnvoll, die Flugplätze

- Paderborn/Lippstadt und
- Siegerland

als regionale Verkehrsflughäfen in die Förderungskonzeption einzubeziehen.

Abschließend möchte ich bemerken, daß ich von den in Nordrhein-Westfalen genehmigten 123 Flugplätzen (Flughäfen, Verkehrslandeplätze, Segelfluggelände, Hubschrauberlandeplätze, Freiballonaufstiegplätze und Fallschirmspringerlandeplätze) in die aktualisierte Liste nur 50 Flugplätze, nämlich neben den vorgenannten drei Verkehrsflughäfen 47 Verkehrslandeplätze und Segelfluggelände aufgenommen habe. Die Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Essen/Mülheim werden aus Epl. 08 Kap. 08 080 Titelgruppe 61 - für den Ausbau von Flugplätzen - nicht gefördert, da das Land an den Flugplatzgesellschaften als Gesellschafter beteiligt ist.

Ich bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.



(Professor Dr. Reimut Jochimsen)

ARBEITSKREIS FLUGHÄFEN NORDRHEIN-WESTFALEN

619 C

4600 Dortmund 13 (Wickede)
Postfach 130180
Telefon (0231) 2189-01

Herrn
Prof. Dr. Reimut Jochimsen
Minister für Wirtschaft, Mittel-
stand und Technologie des
Landes Nordrhein-Westfalen
Haroldstraße 4
4000 Düsseldorf 1

16. 10. 1985

Mö/Schn
MWMT NW / Ministerbüro

M Mb Pb Sts/Gg. Gg.

Eingang: 17. OKT. 1985 21. Okt 1985

+ (+) Stell. R

Tgb.-Nr. 1683 85 Gr.

sofort eilt Frist

21

BR evtl
21. Okt 1985
122/10

Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen
zum Ausbau von Flugplätzen

b. d. S. 2 a. t
122/10

Sehr geehrter Herr Minister Prof. Dr. Jochimsen,
der Arbeitskreis der nordrhein-westfälischen Regionalflughäfen und Verkehrs-
landeplätze hat mehrfach erklärt, daß die für die Entwicklung der General
Aviation in Nordrhein-Westfalen erforderlichen Rahmenbedingungen eine Rück-
kehr zu den früheren Förderungsgrundsätzen erforderlich macht.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat besonders in den 70er Jahren Rahmenbe-
dingungen und die damit zusammenhängende Mittelbereitstellung geschaffen,
die mit der Entwicklung der Luftfahrt im Lande einherging. Die vorbildliche
Förderung der Flugplatzausbauten und der Flugplatzunterhaltung haben dazu
geführt, daß die Flugplatzhalter die Hochkonjunktur der Luftfahrt auch für
ihre Entwicklung nutzen konnten.

Die nun seit einigen Jahren heruntergefahrenen Förderungssätze haben dazu
geführt, daß den Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen in Nordrhein-
Westfalen ein Zurückfallen gegenüber den allgemeinen positiven Entwicklungen
der Luftfahrt droht.

Aus diesem Grunde bitten wir, die Förderungssätze der Zuwendungsrichtlinien
wieder auf den Stand zu bringen, die durch den gemeinsamen Runderlaß des
Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr oder des Finanzministers vom
4. 10. 1979 geschaffen wurden und darüberhinaus noch einige zusätzliche För-
derungsmöglichkeiten einzuführen. Wir schlagen folgende Änderungen vor:

- a) Bei Ziffer 2.1 (zuwendungsfähig sind die Ausgaben für den Bau), Abs. 3
sind die Worte "soweit sie nicht für gewerbliche Zwecke errichtet werden"
zu streichen.
- b) bei der Hauptziffer 2 ist eine weitere Unterziffer mit der Bezeichnung 2.3
anzufügen mit folgendem Inhalt:

Die Erneuerung der unter Ziffer 2.1 genannten Maßnahmen kann bezuschußt werden, soweit dies für die Funktionsfähigkeit der einzelnen Anlage erforderlich ist. Normale Reparatur- und Verschönerungsarbeiten sind nicht zuschußfähig.

c) Ziffer 5 (Art und Umfang, Höhe der Zuwendung) sollte wie folgt geändert werden:

5.41 Die Zuwendung beträgt bis zu 50 v.H. der zuwendungsfähigen Ausgaben.

5.42 Nach der Konzeption kann ... der vom Hundertsatz auf bis zu 65 v.H. der zuwendungsfähigen Ausgaben erhöht werden.

Begründung:

zu a) Bislang können nur Werkstätten gefördert werden, soweit sie nicht für gewerbliche Zwecke errichtet wurden. Das bedeutet praktisch, daß nur kleinere Einrichtungen für einfachere Gelegenheitsarbeiten förderungswürdig sind. Bei der technischen Kompliziertheit und sicherheitsmäßigen Tragweite von Wartungsarbeiten sollten aber alle technischen Betreuungsmaßnahmen am Fluggerät von Fachkräften durchgeführt werden. Diese sind in der Regel nur in gewerblichen Betrieben zu treffen.

Im übrigen ist es für die Funktionsfähigkeit der Verkehrslandeplätze sowie auch für die Wirtschaftsförderung außerordentlich wichtig, Ansiedlungsmöglichkeiten für Gewerbebetriebe zu haben.

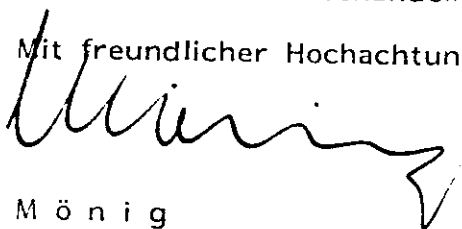
zu b) Die in den 60er und 70er Jahren erstellten Anlagen sind z.T. erneuerungsbedürftig. Beispiel:
Rollbahnen benötigen neue Verschleißschichten. Das gleiche gilt für Vorfelder. Flachbauten neue Dächer; technisches Gerät ist verschlissen.

Bei der schlechten betriebswirtschaftlichen Situation der Landeplätze war es nicht möglich, Erneuerungsrücklagen zu bilden. Das Geld für die vorgenannten Renovierungsmaßnahmen fehlt ebenso wie für Neuinvestitionen.

zu c) Die Gründe für die Aufstockung der Förderungssätze sind vielfach mündlich vorgetragen worden. Wenn als Folge einer weiteren technischen Entwicklung oder einer Neubelebung der Allgemeinen Luftfahrt weitere Investitionen auf Flugplätzen erforderlich sind, können sie nur durchgeführt werden, wenn die gleichen Förderungsbedingungen hergestellt werden, wie während der Hochkonjunktur in den 70er Jahren.

Sehr geehrter Herr Minister, der Grundgedanke dieses Antrages besteht überhaupt darin, für mögliche technologische und konjunkturelle Entwicklungen die erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen. Wir wären Ihnen sehr verbunden, wenn wir in dem beabsichtigten Gespräch mit Ihnen die Angelegenheit im grundsätzlichen Bereich behandeln könnten.

Mit freundlicher Hochachtung



Mönig
(Sprecher)

Konvention für die Förderung der regionalen Verkehrsflughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände

In Nordrhein-Westfalen
(Entwurf)

342 - 32 - 50/o (22)

Regionale Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze (RVV) mit Schwerpunktaktionen für den Regional- und/oder Geschäftsreiseluftverkehr, Satellitenflughäfen	Schwerpunktländeplätze für die Allgemeine Luftfahrt	Landeplätze für die Allgemeine Luftfahrt	Schwerpunktländeplätze für den Segelflug	Segelfluggelände
Gruppe: M - 1	Gruppe: M - 2	Gruppe: M - 3	Gruppe: S - 1	Gruppe: S - 2
- Paderborn/Lippstadt Verkehrsflughafen (Regional- und Geschäftsreiseluftverkehr)	- Arnsberg Verkehrslandeplatz Kl. 2	- Altena-Regenscheid Verkehrslandeplatz Kl. 3	- Dahlemer Bins Verkehrslandeplatz Kl. 3	- Aachen-Diepenlinchen
- Siegerland Verkehrsflughafen (Regional- und Geschäftsreiseluftverkehr)	- Meschede-Schüren Verkehrslandeplatz Kl. 2	- Attendorn-Piunentrop Sonderlandeplatz	- Oerlinghausen Verkehrslandeplatz Kl. 3	- Asperden-Knobberhof
- Bonn-Hangelar Verkehrslandeplatz Kl. 2 (Geschäftsreiseluftverkehr, Satellitenflughafen zum Flughafen Köln/Bonn)	- Porta Westfalica Verkehrslandeplatz Kl. 3	- Blomberg-Borkhausen Sonderlandeplatz		- Borghorst-Pfichten
- Dortmund-Wickede Verkehrslandeplatz Kl. 2 (Regional- und Geschäftsreiseluftverkehr)	- Stadthorn-Wenningfeld Verkehrslandeplatz Kl. 2	- Borkenberge Verkehrslandeplatz Kl. 3		- Büren-am-Schwalenberg
- Marl-Loemühle Verkehrslandeplatz Kl. 2 (Geschäftsreiseluftverkehr)		- Borken-Horfeld Sonderlandeplatz		- Büren-Hirtgenwald
- Mönchengladbach Verkehrslandeplatz Kl. 1 (Geschäftsreiseluftverkehr, Satellitenflughafen zum Flughafen Düsseldorf)		- Brilon-Rochsauerland Sonderlandeplatz		- Eudenbach
		- Dinslaken-Schwarze Heide Verkehrslandeplatz Kl. 3		- Halver-Im Heede
		- Greifath-Miershorst Verkehrslandeplatz Kl. 3		- Hilden-Kesselweiher
		- Hagen-Hof Wahl Sonderlandeplatz		- Kamen-Reeren
		- Hamm-Lippewiesen Sonderlandeplatz		- Kleve-Wisseler Dünen
		- Höxter-Holzwinden Verkehrslandeplatz Kl. 2		- Launenfeld-Wiescheid
		- Fünnsborn Sonderlandeplatz		- Meferberg
		- Iserlohn-Sümmern Sonderlandeplatz		- Oeventrop-Ruhrwiesen
		- Kamm-Lintfort Sonderlandeplatz		- Radvormwald-Leye
		- Krefeld-Egelsberg Verkehrslandeplatz Kl. 3		- Siegen-Eisernhardt
		- Schameder Sonderlandeplatz		- Vinsebeck-Frankenber
		- Schmallenberg-Hermsfeld Sonderlandeplatz		- Warburg-am Heinenberg
		- Telgte Verkehrslandeplatz Kl. 3		
		- Wipperfurth-Neve Verkehrslandeplatz Kl. 3		

Anmerkungen:

- Münster/Osnabrück Verkehrsflughafen (Intern. Linien- und Charterluftverkehr, Geschäftsreiseluftverkehr) Förderung wie Gruppe: M - 1
- Essen/Wilhelm z.Zt. Verkehrslandeplatz Kl. 1 (Geschäftsreiseluftverkehr, Satellitenflughafen zum Verkehrsflughafen Düsseldorf) Keine Förderung, da Landesbetriebl. g.

- Projekte Ersatz für Köln-Butzweilerhof und Sevelen (Standorte z.Z. noch nicht bestimmt)

619C
-3-

619C S.4
S.5

FLUGPLÄTZE in NORDRHEIN-WESTFALEN

Stand: Juli 1986

Konzeption für die Förderung
der regionalen Verkehrsflughäfen,
Landeplätze und Segelfluggelände in NRW

Gruppen der Förderung

- | | | |
|---|-------|-----------|
| ● | M - 1 | Motorflug |
| ○ | M - 2 | |
| • | M - 3 | |
| ◆ | S - 1 | Segelflug |
| ◇ | S - 2 | |

- Intern. Verkehrsflughafen
□ Satellitenfluggelände

Verdichtungsgebiete
gem. Landesentwicklungsplan I / II

