

# REGIONALFLUGHAFEN SÜDOST-WESTFALEN

Regionalflughafen Südost-Westfalen GmbH, Postfach, 4790 Paderborn

GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

Herrn  
Erich Kröhan MdL  
Schöltges Hof 59  
  
4330 Mülheim a.d.Ruhr

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
10. WAHLPERIODE

**ZUSCHRIFT**  
**10/ 2210**

GESCHÄFTSFÜHRUNG 4790 Paderborn, Kreishaus  
Aldegrevestraße 10-14  
Tel. 0 52 51 / 30 81 15  
Telex 936 836 krpb d  
  
FLUGHAFEN 4793 Büren-Ahden  
BETRIEBSLEITUNG Tel. 0 29 55 / 7715  
LUFTAUF SICHT Tel. 0 29 55 / 2 61  
Telex 841 127 RFG  
BANKVERBINDUNG Sparkasse Paderborn  
Kto. 1010 552 BLZ 472 50101

Ihr Schreiben vom/Zeichen

Mein Zeichen

Datum

Dr. Wesche/Br.

03.10.1988

Sehr geehrter Herr Kröhan,

heute möchte ich Sie persönlich, als Abgeordneter und Vorsitzenden des Verkehrsausschusses ansprechen und um Ihre Hilfe bitten. Es geht um Übernahme von Flugsicherungskosten durch den Bund (§ 9 Abs. 4 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung) für den von meiner Gesellschaft unterhaltenen Verkehrsflughafen "Paderborn/Lippstadt".

Vielleicht ist Ihnen bekannt, daß der Bund bei den internationalen Verkehrsflughäfen die Flugsicherungskosten trägt, (jährlich etwa 1,2 bis 2,5 Mio. DM); dies jedoch bei Regionalflughäfen im wesentlichen mit der Begründung ablehnt, sie hätten nur binnenländischen Luftverkehr. Nur der Flughafen Münster/Osnabrück hat es bisher geschafft, daß der Bund ab 1989 diese Kosten übernimmt.

Die heute jährlich anfallenden Kosten auf dem Flughafen Paderborn/Lippstadt teilen sich z. Zt. das Land Nordrhein-Westfalen (mit ca. 600.000 DM für das Gehalt von Landes-Fluglotsen) und meine Gesellschaft (mit ca. 500.000 DM sonstiger Betriebskosten). Der Kostenumfang entspricht etwa meinem jährlichen Verlust, so daß meine Gesellschafter, die Kreise, z. Zt. kaum Verluste zu übernehmen hätten. Flughäfen unserer Größenordnung werden im Verhältnis zu den internationalen Flughäfen doppelt benachteiligt: Sie müssen einerseits hohe Flugsicherungskosten

- 2 -

zahlen (für die sonst der Bund eintritt) und nehmen bekanntlich andererseits wesentlich weniger Gebühren ein als die "Großen". Welche Bedeutung dem Flughafen tatsächlich zukommt, ergibt sich aus folgender Darstellung.

Das derzeitige Streckennetz umfaßt folgende Linien:

			eingesetztes Fluggerät	
Paderborn/Lippstadt - München	3 x täglich	ATR 42	46	Sitze
Paderborn/Lippstadt - Frankfurt	2 x täglich	Metro II	16	Sitze
Paderborn/Lippstadt - Stuttgart	2 x täglich	Metro II	14	Sitze
Paderborn/Lippstadt - Lyon				
(via Stuttgart)	1 x täglich	Metro II	14	Sitze
Paderborn/Lippstadt - Berlin	3 x täglich	Saab 340	30	Sitze

Die Berliner Linie wird von der amerikanischen Luftfahrtgesellschaft Tempelhof Airways USA, Inc., die anderen Linien von der Regionalflug GmbH betreut.

Das Fluggastaufkommen nur im Linienverkehr entwickelte sich von rd. 6.000 Passagieren im Jahr 1980 auf rd. 30.000 Passagiere im Jahr 1985 und erhöhte sich im Jahr 1987 auf rd. 60.000 Passagiere. Für 1988 wird ein Zuwachs um 15-20 % erwartet.

Der Flughafen Paderborn/Lippstadt nimmt damit einen Spitzenplatz in der Beförderungsleistung unter den Regionalflughäfen der Bundesrepublik Deutschland ein.

Seit März dieses Jahres hat die Touristik Union International (TUI) gemeinsam mit der Luftfahrtgesellschaft Hapag-Lloyd Flug den Touristik-Charterflugverkehr (2 x wöchentlich) von Paderborn/Lippstadt aus nach Mallorca aufgenommen. Als Fluggerät wird auf dieser Touristik-Strecke eine Boeing 737/200 (130 Sitze) eingesetzt. Der Touristik-Verkehr nach Mallorca wird bis Ende Oktober 1988 durchgeführt.

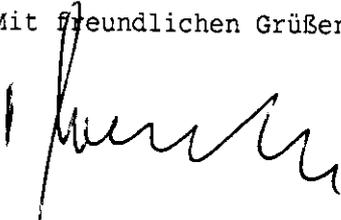
Ab November 1988 (bis April 1989) wird von der TUI eine weitere Touristik-Destination von Paderborn/Lippstadt aus angeboten, und zwar Las Palmas auf Gran Canaria mit einem größeren Fluggerät. Für die Reisesaison 1989 sind weitere, zusätzlich neue Urlaubsziele im Mittelmeerraum geplant.

Im übrigen lagen unsere Flugbewegungen im vorigen Jahr über denen von Saarbrücken (über 31.000). In diesem Jahr rechne ich mit rd. 135.000 Fluggästen insgesamt. (Saarbrücken ist der kleinste Flughafen, für den der Bund die Flugsicherungskosten übernimmt). Der Flughafen verfügt baumäßig über ein vollständiges Instrumentenlande-System - ILS - . (Die offizielle Genehmigung für den Betrieb des Gleitwegsenders steht in den nächsten Woche an).

Bei der kürzlichen offiziellen Vorstellung der Erweiterung unserer großen Start- und Landebahn auf 2.180 m habe ich zusammen mit dem Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie des Landes NRW, Herrn Prof. Dr. Jochimsen, dem Bundestagsabgeordneten Herrn Ferdinand Tillmann vom Kreis Hochsauerlandkreis, einem meiner Mitgesellschafter, auch über die Übernahme der Flugsicherungskosten durch den Bund, die auch vom Minister Jochimsen stark gefordert wurde, gesprochen. Dabei war zu spüren, daß wohl offenbar im Bundesverkehrsministerium eine gewisse Neigung besteht, sich bei den Regionalflughäfen und den Verkehrslandeplätzen, bei denen Linienverkehr existiert, für die Übernahme der Flugsicherungskosten durch den Bund einzusetzen, daß dies jedoch nach wie vor aus haushaltspolitischen Gründen abgelehnt wird. Es wurde weiter erklärt, daß diese Haltung wahrscheinlich nur verändert werden kann, wenn man in einer "konzertierten Aktion" aller heimischen Bundestagsabgeordneten vorstellig werden würde. Ich meine deshalb, es müßte mit einer entsprechenden Gruppe gelingen, den Bundesfinanzminister aus den vorgenannten Gründen zumindest für unseren Flughafen zu einer anderweitigen Entscheidung zu bewegen.

Ih: Einverständnis voraussetzend möchte ich demnächst (nach Terminabsprache) Sie und Ihre Kollegen aus dem östlichen und südöstlichen Westfalen zu einem Gespräch auf dem Flughafen einladen, um das weitere Vorgehen abzustimmen. Gern nehme ich selbstverständlich auch andere Vorschläge an und bin für eine baldige Äußerung dankbar.

Mit freundlichen Grüßen



(Geschäftsführer)