

# ***Bürgerinitiative für Alternativen zum Flugplatz Magdeburg – Süd e.V.***

*Mitglied der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.*

## Auswertung

der Information I0142/13 v.05.06.2013 für den Stadtrat als Entscheidungsgrundlage

### **Thema: Qualifizierung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg**

Auf der Grundlage des Beschlusses v.06.09.2012 des Stadtrates wurde der OB beauftragt zu prüfen, ob und unter welchen Rahmenbedingungen die Verlängerung der Start- u. Landebahn (SLB) entsprechend den geltenden Vorgaben der EU-Richtlinien JAROPS 1 erfolgen kann bzw. notwendig ist. Beauftragt war das Dezernat III, Beigeordneter R. Nitsche

Die Ihnen vorliegende Aus- u. Bewertung aus Sicht der Bürgerinitiative korrigiert bestimmte Aussagen, Daten, Ergebnisse u. Schlussfolgerungen, die nicht der Tatsache entsprechen, falsch dargestellt oder weggelassen wurden. Dabei wird der Kontext gewahrt.

#### **Zu II. Hintergrund u. Aufgabenstellung**

##### **Zu 1. Prüfung Fortbestand Planfeststellungsbeschluss (PFB) v. 10.02.2000**

Auf der Grundlage des Gutachtens v.02.02.2007 der Kanzlei Dolde & Partner wird sich auf den Standpunkt gestellt, der PFB hat nach wie vor Gültigkeit, weil erforderliche Flächen kontinuierlich aufgekauft wurden u. werden und diverse planfestgestellte Baumaßnahmen durchgeführt wurden, was eine nach außen erkennbare Tätigkeit zur planmäßigen Verwirklichung des Vorhabens darstellt. Zum Nachweis wird dem Leser eine Auflistung der planfestgestellten Baumaßnahmen bis 2011 präsentiert.

##### **Bemerkung:**

*Der Bürgerinitiative (BI) liegt ein Rechtsgutachten v.30.10.2005 der Kanzlei Sommer zu dieser Thematik vor, das dem Standpunkt der weiteren Gültigkeit des PFB widerspricht. Der Flächenaufkauf und die durchgeführten planfestgestellten Baumaßnahmen bis **10.06.2005** als Stichtag sind nicht dazu geeignet, eine nach außen sichtbare und planmäßige Realisierung des Vorhabens im Sinne der Rechtsprechung zu dokumentieren.*

*Die Entscheidung, wessen Standpunkt richtig ist, müssen anscheinend bei Bedarf die Gerichte treffen.*

##### **Entscheidend ist der Stichtag 10.06.2005.**

*Bis zu diesem Datum wurden nur ein paar Grundstücke gekauft, ein Schiebtor für die Feuerwehr eingebaut und die Zufahrt für diese befestigt.*

*Zur Bewertung der Gültigkeit des PFB sind nur Aktivitäten bis zu diesem Stichtag heranzuziehen! Trotz besseren Wissens werden in der Informationsvorlage Baumaßnahmen, wie Hubschrauberhangar und Feuerwehrgarage aufgelistet, die so nicht Bestandteil des PFB ist.*

*Ein PFB ist zweckgebunden! Das heißt zum Vergleich: Wenn ich eine Baugenehmigung für die Errichtung eines Gebäudes von 20 m x 30 m habe, kann ich nicht einfach, aus welchen Gründen auch immer, ein Haus von 15 m x 10 m errichten, ohne vorher eine neue Genehmigung einzuholen. Das Eine hat mit dem Anderen nichts zu tun.*

*Im PFB von 2000 ist die Verlängerung der SLB auf 1.800 m und eine Verbreiterung auf 45 m vorgesehen. Nach Wünschen der FMB soll jetzt die SLB möglicherweise nur auf 1.400 m verlängert und nicht verbreitert werden, zwei völlig verschiedene Projekte aufgrund völlig unterschiedlicher Ausbaubegründungen.*

***Es ist unter diesen Umständen auf alle Fälle ein neues Projekt und daher ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich!***

Sollte die Stadtverwaltung dennoch ihren Standpunkt weiterhin vertreten, werden wir als Bürgerinitiative (BI) bei Beginn etwaiger Baumaßnahmen durch eine gerichtliche Verfügung den sofortigen Baustopp erwirken.

## **Zu 2. Investitionskosten**

Im 3. Absatz (S.6) ist die Aussage gemacht worden, dass **kein Charter- u. Linienverkehr geplant sei und daher der aktuelle Umfang des geplanten Ausbaustandes nicht mit den planfestgestellten Baumaßnahmen gleich zu stellen ist.**

### **Bemerkung:**

*Hier wird, wahrscheinlich unbewusst, unser obiger Standpunkt zur Gültigkeit des PFB unterstrichen!*

## **Zu 5. Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg für die Magdeburger Unternehmen sowie für den Wirtschaftsstandort Magdeburg**

### **Zu 5.1 Unternehmensbefragungen zur Bedeutung...**

Auf S. 15 wird erläutert, dass 76 von 140 angefragten Unternehmen geantwortet haben.

### **Bemerkung**

*Die fehlenden Antworten kann man auch als Ablehnung des Ausbauplanes werten. Das ergäbe eine völlig andere Statistik.*

Auf S. 16 wird etwas zur wirtschaftlichen Bedeutung der befragten Unternehmen ausgeführt.

### **Bemerkung**

*Woraus leitet sich diese Bedeutung für Magdeburg ab? Wie groß ist der Anteil dieser Firmen an den Steuereinnahmen der Stadt?*

Auf S. 21, 2. Absatz wird die Aussage getroffen, dass die Unternehmen ihr Interesse betont haben, den Flugplatz weiterhin uneingeschränkt nutzen zu wollen. Daraus wird gefolgert, dass die Stadt die Notwendigkeit sieht, die erforderliche Infrastruktur vorzuhalten.

### **Bemerkung:**

*Die Frage dazu ist suggestiv und nicht zielführend, weil die Auswertung der Beantwortung in völlig anderem Kontext geschieht als es die Fragen vermuten lassen! Die gewünschte Schlussfolgerung der Stadtverwaltung steht schon vor Beantwortung der Frage fest. Natürlich nutzen einige Unternehmen den Magdeburger Flugplatz, weil er nun einmal da ist – unbeschadet der Tatsache, dass die Unternehmen für ihre Geschäfte ansonsten auch umliegende Flugplätze benutzen würden. Die Schlussfolgerungen der Stadtverwaltung aber, unbedingt in den Stadtgrenzen die Infrastruktur vorhalten zu müssen, sind unbegründete Mutmaßungen! Daher wurden Fragen zu Alternativen im Fragenkatalog bewusst nicht gestellt, weil diese mit Sicherheit auch andere Szenarien offenbart hätten (z.B. Splitting zw. Magdeburg u. Cochstedt).*

### **Zu 5.3 Auswertung der Flugstatistik zu den Flugbewegungen (FB) am Verkehrslandeplatz Magdeburg (S. 24)**

( 1 Flugbewegung = 1 Start oder Landung. Startet u. landet 1 Flugzeug, werden 2 Flugbewegungen gezählt.)

In der Tabelle 6 der Anlage7, S 7, Zeile 1 werden die gesamten Motorflugbewegungen von 2001 bis 2012 aufgelistet.

Bis 2008 stimmen die Angaben mit den uns vorliegenden Angaben(gleiche Quellen) größtenteils überein.

Ab dem Jahr 2009, seit die private FMB die Betreuung übernommen hat gibt es **teils erhebliche Abweichungen.**

	<u>FMB</u>	<u>Statistik</u>	<u>Landesverw.-Amt</u>
2009:	11.839 FB	13.044 FB	12.078 FB

2010: 11.544 FB	11.290 FB	11.370 FB
2011: 13.239 FB	11.770 FB	13.206 FB
2012: 31.722 FB		11.956 FB

**Bemerkung:**

*Hier stimmt etwas nicht, die Zahlen sind evtl. falsch! Es besteht Erklärungsbedarf, warum z. B. die Zahlen von FMB und LVA von denen des Bundesamtes für Statistik abweichen!*

*Die in 2012 um über 100% gestiegene Anzahl der FB soll den Stadträten anscheinend die wachsende Bedeutung des Flugplatzes suggerieren.*

*Hier werden Entscheidungsträger evtl. mit falschen Zahlen bedient!*

*Es fand 2012 ein Anstieg statt, dieser aber insbesondere im Bereich der Sport- u. Spaßflieger sowie beim Ultraleichtverkehr nicht aber im Geschäftsverkehr und kaum in dieser Größenordnung.*

In der Tabelle 1+2, FB von Flugzeugen der 1-Klasse (2,0-5,7t) und Tabelle 3+4, FB der C-Klasse (5,7-9,0t) wird ein Flugzeug gleichen Typs, „Beechcraft 200 Super King Air“ aufgeführt.

**Bemerkung:**

*Wie funktioniert das, ein Flugzeugtyp in 2 Flugzeugklassen? Ein Versehen oder es merkt doch keiner?*

In der Tabelle 8 (S. 27/28) **sind die Zahlenangaben nicht identisch mit der Tabelle 1**

Zeile 1:	624 FB	646 FB
Zeile 2:	183 FB	195 FB
Zeile 6:	44 FB	42 FB
Zeile 8:	26 FB	28 FB
Zeile 10:	13 FB	12 FB

**Bemerkung:**

*Es werden die Zahlen der FMB der Jahre 2009 bis 2012 zusammengefasst um „gewaltige“ Flugbewegungen zu publizieren. Führt man jedoch jedes Jahr gesondert als Spalte auf, erschließt sich dem Leser das Gesamtbild ganz anders! Das wird in der Tabelle 9 deutlich.*

In der Tabelle 9 werden die Flugzeuge der Klasse C aufgelistet, diese können eingeschränkt den Flugplatz nutzen, wenn die neuen Bestimmungen gelten. Hier sind die Jahre 2009 bis 2012 zusammengefasst worden.

Aufgelistet nach Jahren, stellt man fest, dass z.B. die

Let L-410 nur 2011 in Magdeburg geflogen ist, sonst nicht (siehe Tabelle 3).

Beechcraft 200 ist 2012 viermal, aber die Cessna 550 sowie Cessna 525 sind kein einziges Mal geflogen.

**Bemerkung:**

*Legt man die Flugbewegungen der von den neuen Bestimmungen betroffenen Flugzeugmuster, die am Flugplatz Magdeburg verkehren, des Jahres 2012 zu Grunde, wird das Ausmaß der „Bedrohung“ des Wirtschaftsstandortes Magdeburg und der hier verkehrenden Unternehmen deutlich*

*Klasse 1 mit 11 genannten Flugzeugmustern: 632 FB*

*Klasse C mit 3 genannten Flugzeugmustern: 23 FB*

*Gesamt: 655 FB : 365 Tage = 1 Flugzeug pro Tag*

**Das bedeutet, dass in 2012 im Schnitt 1 für den Ausbau relevantes Flugzeug pro Tag den Flugplatz genutzt hat!**

**Zu 5.4 Alternative Airport Magdeburg-Cochstedt International**

Auf S. 29 wird das Betriebskonzept des Airports mit vorwiegend Linienverkehr zu beliebten Urlaubszielen im Ausland u. Charterverkehr sowie Luftfrachttransport charakterisiert.

Daraus wird abgeleitet, dass dieses Linienflugangebot nicht den Luftverkehrsbedürfnissen der hiesigen Unternehmen für den Geschäftsverkehr entspricht.

**Bemerkung:**

*Hat der Verkehrslandeplatz Magdeburg-Süd ein Linienflugverkehrsangebot? NEIN!*

*In Magdeburg hatte man mehrfach versucht, eine Fluglinie zu etablieren und dem Geschäftsreiseverkehr anzubieten. Jedes mal wurde der Linienverkehr wegen fehlenden Bedarfs wieder eingestellt, noch bevor er überhaupt startete!*

Weiter wird hervorgehoben, dass nur eines der befragten Unternehmen den Airport in Cochstedt nutzt und man schlussfolgert daraus, dass **der Airport in Cochstedt keine Alternative für hiesige Unternehmen sei.**

**Bemerkung:**

*Natürlich wird ein Unternehmen den Flugplatz vor Ort in Magdeburg nutzen und nicht nach Cochstedt fahren, wenn ihn nicht andere Gründe dazu zwingen!*

*Diese Art der Fragestellung in der Unternehmensbefragung ist also nicht relevant und berechtigt nicht, daraus abzuleiten, dass der Airport in Cochstedt keine Alternative sei! Man hat gar nicht nach Alternativen zum Flugplatz Magdeburg gefragt, wie kann man dann behaupten, dass der Airport Cochstedt keine Alternative sei?!*

***Selbstverständlich ist der Airport Cochstedt eine Alternative!***

*Der Stadtverwaltung sollte das Luftverkehrskonzept des Landes bekannt sein. Darin ist die „Konzentration“ auf einen landesbedeutsamen Flugplatz im Großraum Magdeburg festgeschrieben.*

***Der von der Landesregierung favorisierte Flughafen heißt Cochstedt.***

*Das ist ein Thema, das der Stadtverwaltung bekannt sei muss und deshalb im Rat diskutiert werden sollte.*

Weiterhin werden die Attribute, wie Flexibilität, Spontanität, Exklusivität, Komfort und Privatsphäre als Vorteile für den Flugplatz in Magdeburg bemüht, wie auch die Nähe zum Unternehmen sowie die geringeren Abfertigungszeiten und Kosten und hohe Mobilität durch ein engmaschiges Netz von Verkehrslandeplätzen.

**Bemerkung:**

*Exklusivität, Komfort u. Privatsphäre sind subjektiv und kein Ausbaugrund! Diese Attribute kann der Airport Cochstedt für sich auch in Anspruch nehmen! Außerdem hat Cochstedt kein Nachtflugverbot! Ändert sich die hohe Mobilität durch ein engmaschiges Netz v. Verkehrslandeplätzen, wenn vom Airport Cochstedt gestartet wird?*

*Um wie viel sind die Anfahrzeiten u. Abfertigungszeiten in Cochstedt länger, dass sie unzumutbar sind?*

*Die Abfertigungskosten sind allerdings ein Thema für sich!*

*Wie hoch wären die Kosten auf dem Flugplatz Magdeburg, wenn die Stadt Magdeburg die FMB nicht verdeckt subventionieren würde?*

*Wie schon zu Zeiten, als die FMG den Flugplatz betrieb, erzielte sie aus den stadteigenen Grundstücken Einnahmen aus Pachten u. Mieten, die mit der Flugplatzbetrieung im eigentlichen Sinne nichts zu tun haben! Mit diesen Einnahmen wird der Flugbetrieb nach wie vor subventioniert!*

*Wie dem Jahresabschlussbericht 2008 der FMG zu entnehmen ist, betragen diese erzielten „Einnahmen“ eine Höhe von 458.000,-€.*

*Die Brisanz liegt unserer Meinung nach darin, dass bis 2008 ein 100% stadteigener Betrieb die versteckte Subvention jährlich erhielt. Seit 2009 kassiert jährlich nach unseren Erkenntnissen diese „Einnahmen“ weiterhin das private Unternehmen FMB, die per Pachtvertrag den Flugplatz betreibt! Vor diesen Hintergrund erscheint die von Herrn Nitsche betriebene Kostendiskussion als Posse.*

**Zu 6. Auswirkungendes Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Magdeburg auf die Wohnbevölkerung**

Auf S. 30 wird hinsichtlich der bis heute stark zugenommenen Lärmbelästigung mit der Verlängerung der SLB auf 1.800 m von einer Reduzierung der Lärmbelastung für die Wohngebiete im Süden der Stadt ausgegangen. Dies soll durch die Verlegung der Platzrunde (PR) um 1000 m nach Westen über „unbewohntes“ Gebiet erreicht werden. Als Beweis dafür wurde ein Computerbild der FMB auf der S. 31 eingefügt.

### **Bemerkung:**

*Diese Ausbaubegründung wird seit 2012 vom Geschäftsführer der FMG, Herrn Mürke, auf Öffentlichen Veranstaltungen und in der Presse propagiert, um die Bevölkerung für den Ausbau zu überzeugen. Von dem Beigeordneten Nitsche wurde diese These ungeprüft übernommen.*

### **Diese Aussage entspricht nicht den Tatsachen!**

*Der FMB und Herr Nitsche ist bekannt, dass die Lage einer PR immer an die beiden Endpunkte der SLB gebunden ist!*

*Richtig ist, dass die PR nicht verschoben, sondern um 800 m, - wie die SLB -, verlängert wird u. somit flächenmäßig vergrößert wird! Als Nachweis sind in den Anlagen 2 Zeichnungen aus den Projektunterlagen des PFB beigefügt, in denen die PR zum derzeitigen und nach Verlängerung der SLB auf 1.800 m eingezeichnet sind.*

***Die Konsequenz der Verlängerung der SLB ist nicht die Lärmreduzierung sondern die flächenmäßige Vergrößerung der Lärmbelastung für die Bevölkerung. Der Ortsteil Ottersleben wird dann deutlich mehr mit Lärm belastet als jetzt, denn die Piloten sind verpflichtet den Verlauf der Platzrunde einzuhalten, egal mit welchem Fluggerät!***

*Mit der Aussage, dass die PR über „nicht bewohntes Gebiet verläuft“, soll anscheinend suggeriert werden, es störe niemanden. Es ist auch festzuhalten, dass neben der markierten PR eine Lärmbelastung vorhanden ist und sich nicht alle Piloten an den engen Korridor halten!*

### **Fazit**

Unser gewonnener Eindruck zum Ergebnis des **Prüfauftrages** des Stadtrates vom 16.08.2012 an das Dezernat III:

Der Beigeordnete Herr Nitsche hat in Zusammenarbeit mit der FMG Flughafen Magdeburg GmbH und der FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH ein Ergebnis vorgelegt, welches dem Prüfauftrag nicht gerecht wird!

Die Art und Weise, wie die Autoren eine Beweiskette aufgebaut haben, lässt vermuten, dass zumindest für die Autoren das Prüfergebnis und somit die Beschlussempfehlung schon fest standen, bevor mit der Untersuchung begonnen wurde.

Durch Aufbauschung, teilweise ungeprüfter Zahlen und statistischen Tricks, wird ein Szenario der Gefährdung des Wirtschaftsstandortes Magdeburgs und deren Unternehmen beschworen. Als Begründung müssen neue Sicherheitsbestimmungen herhalten, die (vielleicht) ab 2014 gelten. Der Geschäftsreiseluftverkehr kann auch ohne Verlängerung der SLB nach wie vor größtenteils vom Verkehrslandeplatz Magdeburg ausgeführt werden. Der Wirtschaftsstandort Magdeburg ist auf keinen Fall gefährdet!

Die Prüfung, Analyse und ein Vergleich der angegebenen Daten haben ein anderes Bild entstehen lassen als es die Stadtverwaltung aufzeigt.

Angesichts der vielen Fehler, der evtl. falschen, ungeprüften Daten und der Umgang mit diesen, kann nur angenommen werden dass das Dezernat III überfordert ist, bzw. von einem festzustehenden Ergebnis ausgegangen war.

Angesichts der geplanten Investition mit ihren Auswirkungen und der Tatsache, ohne Rat von Fachleuten oder Gutachtern diese Information erarbeitet zu haben, können wir den Stadträten nur empfehlen, diese Informationsvorlage entschieden zurückzuweisen!

Unwissenheit und Unwissenschaftlichkeit sollten keinesfalls eine Entscheidungsgrundlage sein!

***Demnach soll für einen möglicherweise entfallenden Flug am Tag ca. 10 Mio. € in die Verlängerung der Start- und Landebahn investiert werden!***

Wolfgang Richter  
Vorsitzender der BI

2 Anlagen: Platzrunde