

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

Mitglied der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.

An alle Landtagsabgeordneten
des Landes Sachsen-Anhalt

Zusammenfassung über die derzeitige Situation der Flugplätze Cochstedt und Magdeburg

Magdeburg, 03.12.2002

Sehr geehrte Landtagsabgeordnete,

mit dieser Broschüre wollen wir Ihnen *die* Informationen geben, die unserer Meinung nach für eine objektive Bewertung der Frage nach dem zukünftigen Luftverkehrskonzept des Landes Sachsen-Anhalts notwendig sind.

Da es sich dabei vor allem auch um die Frage der zukünftigen Nutzung des Flugplatzes Magdeburg handelt, möchten wir Ihnen daher die Fakten und Tatsachen beschreiben, die von den Ausbaubefürwortern des Magdeburger Flugplatzes nur ungern kommentiert werden.

Wir dürfen Sie bitten, unsere Broschüre ernst zu nehmen und sich zu fragen, was sich das Land Sachsen-Anhalt in dieser Frage noch leisten kann (und darf)!

Es gibt Dringenderes im Land, als mit dem unnötigen Ausbau des Magdeburger Flugplatzes ein kommunales Prestigeobjekt zu subventionieren!

Mit freundlichen Grüßen

W. Richter
Vorstandsvorsitzender

Vorstandsvorsitzender
Wolfgang Richter

Stadtparkasse Magdeburg
Konto-Nr. 34240321
BLZ: 810 532 72

Postanschrift:
Olvenstedter Str. 10 (bei BUND)
39108 Magdeburg

Email: flugplatz2002@yahoo.de
www.bi-flugplatz-magdeburg.de

Tel/Fax: 0391/4019292
Tel/AB: 0391/6219861

Inhaltsverzeichnis

Seite

1	Inhaltsverzeichnis
2	1. Einleitung
3	2. Überblick über die derzeitige Situation der Flugplätze Cochstedt und Magdeburg (von „Bedarfsanalysen“ und leeren Versprechungen der Ausbaulobby)
8	3. Entwicklung des Flugplatzes Magdeburg:
13	4. Prognosen der FMG als Begründung für den Flugplatzausbau – die heute wie Seifenblasen zerplatzen
15.	5. Die „Mittel- und langfristige Unternehmensplanung der FMG“ - Inhalte und Bewertung
20	6. Das („Wirtschaftlichkeits“-) Gutachten über die „Mittel- und langfristige Unternehmensplanung“ der FMG
22	7. JAR-OPS 1 – die viel zitierte Flugbetriebsvorschrift (die neuerdings immer als Ausbaubegründung herhalten muss).
25	8. Der Flughafen Cochstedt
28	9. Medienschlachten – wie Argumente verfälscht werden
35	10. Das aktuellste Gutachten mit Aussagen zur Zukunft beider Flugplätze
38	Anlage 1: ARD-Sendung Monitor vom November 2002 über ausgebaute Flughäfen in Mecklenburg-Vorpommern ohne Passagiere
42	Anlage 2: Volksstimme-Artikel über das fast immer leere Magdeburger Terminal

1 Einleitung

Der geplante Ausbau des Magdeburger Flugplatzes mit Umverlegung einer Bundesstraße an Wohnbebauung heran stößt nicht nur bei den Bewohnern im Süden Magdeburgs auf Unverständnis. Die Liste der Organisationen und objektiv urteilenden Personen des öffentlichen Lebens wird ständig länger, die sich gegen den Ausbau des Magdeburger Flugplatzes aussprechen.

Auch die Tatsache, dass der Flughafen in Cochstedt fast fertig ausgebaut ist und in einer günstigen Entfernung zu Magdeburg liegt (34 km und schnell erreichbar), macht den Ausbau des Magdeburger Flugplatzes höchst fragwürdig. Soll das knappe Steuerzahlergeld des Landes tatsächlich dazu verschleudert werden, um Kommunalinteressen vor Landesinteressen zu stellen? Das letzte Gutachten sprach sich eindeutig für die Beibehaltung des Magdeburger Flugplatzes in der jetzigen Größe sowie die Wiederinbetriebnahme des Cochstedter Flughafens aus. Die Voraussetzungen sind derzeit günstig wie schon seit langem nicht mehr.

Auch unsere Bürgerinitiative spricht sich für genau diese Lösung aus. Wir sind keine Flugplatzgegner, auch wenn uns die Magdeburger Flughafen GmbH [FMG] dieses immer wieder zu unterstellen versucht und uns mangelnde Demokratiefähigkeit vorwirft. Wir repräsentieren die übergroße Mehrheit der Bevölkerung des Magdeburger Südens. Steigende Mitgliederzahlen sowie unsere stets überfüllten Informationsveranstaltungen verdeutlichen dieses.

Unsere Bürgerinitiative möchte, dass der Magdeburger Flugplatz in seiner jetzigen Größe bestehen bleibt. Einer (nicht notwendigen) Erweiterung jedoch sehen wir misstrauisch entgegen. Dabei spielen weniger die persönlichen Belange die entscheidende Rolle. Vielmehr sind es die Fakten und Tatsachen, die in den letzten Jahren erkennbar wurden, die einen Ausbau auf keinen Fall rechtfertigen. Es gibt derzeit weder eine seriöse Bedarfsuntersuchung noch Luftverkehrsunternehmen, die Fluglinien von oder nach Magdeburg betreiben wollen. Die Existenz Cochstedts als zusätzliche mögliche Luftverkehrsanbindung der Landeshauptstadt wurde von der FMG bisher stets abgelehnt.

Nach dieser kurzen Einleitung wollen wir unsere Positionen begründen und beweisen, dass der Ausbau des Flugplatzes lediglich ein Prestigeobjekt einiger Magdeburger Politiker ist, der mit nichts zu begründen ist und vor allem keine Steuersubventionen erhalten darf!

Das nächste Kapitel gibt ein guten Einstieg für all diejenigen, die sich bisher nur wenig mit dem Thema beschäftigt haben. Es zeigt in einer Art Zusammenfassung auf, was trotz massiver Eigenwerbung der FMG und starken Druck auf Politiker bisher nie gelang: Den Flugplatz Magdeburg zu einem Standort zu machen, der von der Wirtschaft angeblich angenommen wird. Bis auf das in den bisherigen Ausbau hinein gepumpte Geld ist hier nicht viel passiert...

2. Überblick über die derzeitige Situation der Flugplätze Cochstedt und Magdeburg

Am Anfang aller Diskussion stand die Frage nach einer geeigneten Luftanbindung für die Landeshauptstadt Magdeburg. Bereits vor neunzehn Jahren, am 15. Mai 1993, wurde in einer Landtagsdebatte¹ über die beste Möglichkeit dieser Luftanbindung diskutiert. Allerdings hatte sich zu diesem Zeitpunkt bereits die Mehrheit des Langenweddinger Gemeinderates (mit einer Stimme) gegen den dortigen und von fast allen als optimal eingeschätzten Standort ausgesprochen.

Genau zwei Jahre vorher, am 15. Mai 1991, hatte die Magdeburger Stadtverordnetenversammlung beschlossen, den Flugplatz Magdeburg nicht weiter auszubauen und solange als Provisorium zu nutzen, bis ein besserer Standort gefunden werde.

Auch in den Folgejahren wurden etliche Landtagsdebatten um den Ausbau in Magdeburg, Cochstedts und das zukünftige Flugplatzkonzept des Landes Sachsen-Anhalts geführt.²

In den letzten zehn Jahren haben sich allerdings einige Veränderungen ergeben, die hier kurz genannt seien:

Am ehemaligen militärisch genutzten *Cochstedter Flughafen* wurde die alte Start- und Landebahn [SLB] komplett abgebrochen und durch eine neue ersetzt. Sie besitzt derzeit 2500/3100 m Länge, was fast allen gängigen Flugzeugtypen die Nutzung des Flughafens ermöglicht. Auch die Flughafengebäude sowie der Tower entstanden in den letzten Jahren komplett neu und sind auf dem modernsten Stand der Technik. Weiterhin sorgt ein installiertes Präzisionsanflugverfahren für die höchstmögliche Sicherheit im Flugverkehr.

Insgesamt wurden bisher in den Ausbau des Flughafens finanzielle Mittel in Höhe von 147 Mio. DM investiert. Die Eigentumsverhältnisse waren bis vor kurzem ungeklärt. Alle Gläubiger haben jedoch kürzlich von ihren Forderungen weitestgehend abgesehen.

Der *Magdeburger Flugplatz* wurde mit einer Asphaltbahn versehen, die derzeit eine SLB-Länge von 980 m aufweist. Ein neuer Tower wurde installiert sowie ein Instrumentenlandeanflugsystem eingerichtet. Die letzte Baumaßnahme war die Errichtung eines Terminals, eines angrenzenden Kinderspielplatzes sowie die Montage überdimensionaler Hinweistafeln auf den sogenannten „Business“-Airport Magdeburg.

Der Magdeburger Stadtrat hatte sich im Dezember 2001 nach jahrelanger Debatte und mit knapper Mehrheit für eine Erweiterung der SLB auf 1800 m sowie diverser anderer Erweiterungen ausgesprochen. Bisher wurden in den Ausbau des Magdeburger Flugplatzes eine zweistellige Millionensumme investiert.

Weitere 106 Mio DM³ müssten nach Angaben der FMG [Flughafen Magdeburg GmbH, 100%ige städtische GmbH in Form eines Eigenbetriebes] in den Folgejahren (ohne Subventionen für Fluggesellschaften) investiert werden.

¹ Wortlaut der Debatte: www.bi-flugplatz-magdeburg.de/geschichte02_150593.htm

² die Übersicht aller Debatten sowie den jeweils kompletten Wortlaut: www.bi-flugplatz-magdeburg.de/geschichte.htm

³ siehe auch: „Mittel- und langfristige Unternehmensplanung der FMG“ von 10/2000

Um die zukünftige Luftanbindung der Landeshauptstadt und des Wirtschaftsraumes Magdeburg wollte unbedingt die FMG das Rennen machen. Schon früh lehnte man sich aus dem Fenster, indem man die zukünftige Belastung des Fluglärms für den Magdeburger Süden abstritt und sogenannte Bedarfsstudien vorschob. Die (bis heute in den Grundzügen beibehaltene) Strategie lautete: *Ohne den Ausbau des Magdeburger Flugplatzes zu einem Regionalflughafen ist Magdeburg wirtschaftlich verloren. Die große Entfernung (34 km) zu einem Flughafen Magdeburg-Cochstedt ist keinem Magdeburger zuzumuten.*

Das Planfeststellungsverfahren

Um dieses Vorhaben in die Tat umzusetzen, wurde für den Ausbau des Magdeburger Verkehrslandeplatzes ein Planfeststellungsverfahren beantragt und durchgeführt. Es kostete den Steuerzahlern weit über 2 Mio. DM, obwohl von vornherein nicht klar war, ob die Stadt selbst bzw. das Land Sachsen-Anhalt die notwendigen Kosten für den Ausbau aufbringen würde.

In diesem Planfeststellungsverfahren (Beginn 1997, Planfeststellungsbeschluss 2000) wurden mehrere tausend Einwendungen von betroffenen Bürgern in der Regel ohne substantielle Begründung abgelehnt. Fast alle Anträge während des dreitägigen Anhörungsverfahrens in der Magdeburger Stadthalle sowie die dem Antragsverfahren gegenteiligen Gutachten insbesondere der anerkannten Naturschutzverbände wurden ohne jede Berücksichtigung im Planfeststellungsbeschluss niedergeschmettert. Die „Gutachter“, sorgsam von der FMG gesucht und von ihr bezahlt, leisteten die Arbeit, die jeder Auftraggeber von ihnen erwartet: sie beschieden entsprechend dem Antrag der FMG. Neueste wissenschaftliche Untersuchungen wurden nicht beachtet. Statt dessen wurde sich auf Fachliteratur u.a. aus den Dreißiger Jahren berufend genau das Gutachterresultat erzielt, wofür der Gutachter deutschlandweit für die ausbaufreudige Flugplatzlobby bekannt ist: Nach Aussagen dieses Gutachters würde der Ausbau des Magdeburger Flugplatzes (lärmmedizinisch gesehen) Kurstadtbedingungen (!) schaffen.

Als der Planfeststellungsbeschluss⁴ erging, war es der Bürgerinitiative oder einzelnen Betroffenen unmöglich, dagegen in Widerspruch zu gehen: Allein für Gegengutachten und der Einschaltung diverser Anwälte hätte man hunderttausende Mark investieren müssen, ohne sicher zu sein, ob sich das RP Magdeburg bei einer Gutachter-Pattsituation für die Bürger entschieden hätte. Selbst das der Planfeststellung vorausgegangene (im Umfang bescheidene) Änderungsgenehmigungsverfahren kostete der BI allein über 20.000 DM für die Einschaltung eines Rechtsanwaltes.

Wir wollen in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt lassen, dass im derzeitigen Planfeststellungsverfahren in Berlin-Schönefeld derselbe (auch in Magdeburg eingesetzte) Gutachter (Prof. Jansen) unlängst von den Anwälten der Bürgerinitiativen (über 300.000 Einwendungen) aus fachlichen Gründen des Verfahrens verwiesen: sämtliche deutschlandweit anerkannten Gegengutachter wiesen dem emeritierten Professor Jansen extreme fachliche Fehler nach und attestierten unwissenschaftliche Vorgehensweise. Das Ergebnis: Im Schönefelder Verfahren wurde dieser Gutachter mit seinem menschenverachtenden lärmmedizinisch Gutachten nicht mehr zugelassen!

⁴ Der Planfeststellungsbeschluss kann von der BI angefordert werden

Von „Bedarfsanalysen“ und leeren Versprechungen der Ausbaulobby

Bis heute hat sich an der beschriebenen Gesamtsituation der Flugplätze Cochstedt und Magdeburg nicht grundlegend etwas verändert. Cochstedt ist ausgebaut und könnte theoretisch sofort wieder betrieben werden. Das Regierungspräsidium Magdeburg müsste dazu lediglich die Betriebserlaubnis erteilen, die sie dem Flughafen Cochstedt am 31.12.2002 entzogen hatte.

Der Magdeburger Verkehrslandeplatz dümpelt trotz jährlicher Millionensubventionen vor sich hin. Nur Flugplatzchef Fechner sowie einige Magdeburger Stadträte erzählen emsig immer wieder das Märchen von einem erfolgreichen Flughafen und einer erfolgreichen Geschäftsführung. Die Zahlen und Fakten sprechen eine andere Sprache: Der Verkehr ist seit Jahren rückläufig, insbesondere im wichtigen Bereich des kommerziellen Verkehrs. Gestiegen ist lediglich die Zahl der startenden Ultraleicht –(Sport-)Flieger.

Alle Prognosen der FMG aus dem Planfeststellungsverfahren für die Entwicklung des Flugverkehrs sind nicht einmal im Ansatz eingetroffen. Der schon seit 1998 geplante Linienverkehr kam bis heute nicht zustande. Auch das Unternehmen, das bis vor kurzem eine Flugbörse für Geschäftsleute aufrechterhielt, zog ihr einziges Flugzeug aus Ermangelung des Bedarfes wieder aus Magdeburg ab.

Nur allzu gern verweist die FMG immer wieder auf ihr neues Geschäftsfeld des Charterfluges. Dass die meisten der dort geplanten Flüge (einziges Ziel: Prag) überhaupt nicht stattfanden, verschweigt man ebenso wie die Tatsache, dass dieser Charterverkehr überhaupt nichts mit einer regelmäßigen Flugaanbindung zu anderen deutschen Städten (Linienflug) zu tun hat.

Die Linienflüge sollen nach dem Willen der FMG das Rückgrat der Einnahmen darstellen. Aber ausgerechnet diese fanden trotz großspuriger Ankündigungen bisher nie statt! Die technischen Bedingungen für den Linienverkehr sind seit Jahren hinreichend vorhanden. Und auch die für den Linienflug geplanten Flugzeugmuster könnten schon seit langem starten. Auch nach dem im Jahr 2004 eintretenden neuen Regelungen im Flugrecht (JAR-OPS 1) sind diesen Flugzeugmustern überhaupt keine zusätzlichen Beeinträchtigungen gesetzt.

Insofern stellt sich die Frage, warum einige ausbauwillige Politiker den Ausbau trotzdem vorantreiben wollen. Das Debakel ist abzusehen: Selbst das neueste Gutachten von Mandel/Rothengatter attestierte, dass sich nach einem Ausbau des Flugplatzes vorrangig der Charterverkehr etablieren könnte, nicht aber der Linienverkehr. Aber haben wir für den Charter(Urtaucher-)verkehr nicht schon genug andere und zudem gut erreichbare Flughäfen rings um Magdeburg? Warum geben die Ausbauwilligen keine Erklärung dafür ab, warum der von ihnen so sehr geforderte Linienflug bisher nicht stattfindet? Die Bedingungen dafür sind wie bereits festgestellt, am Flugplatz Magdeburg seit Jahren vorhanden!

Trotz aller gegen den Ausbau des Magdeburger Flugplatzes sprechenden Tatsachen wird die FMG nicht müde zu erwähnen, dass der Magdeburger Flugplatz ohne Ausbau keine Zukunft hätte. Immer wird die Lüge behauptet, dass die Prag-Flieger ab 2005 nicht mehr starten und landen könnten. Auch die Argumente der FMG, dass der Flugbetrieb ohne Ausbau deutlich

eingeschränkt werden müsse, ist eine Behauptung, die jeder Grundlage entbehrt: Fast alle der jetzt startenden und landenden Flugzeuge können auch nach dem Jahr 2004 wie bisher den Flugplatz anfliegen. Lediglich der geplante Charterverkehr nach Mallorca und zu den Urlauberinseln im Mittelmeer mit Flugzeuggrößen von bis zu 100 Passagieren benötigt eine längere Start- und Landebahn [SLB].

Dass nun ausgerechnet die FMG Führungsaufgaben in Cochstedt übernehmen soll, erscheint sehr widersprüchlich: Natürlich ist es sinnvoll, die beiden Standorte Magdeburg und Cochstedt in einer Symbiose zu verwalten und zu vermarkten. Die größeren Flugzeuge nach Cochstedt, die kleineren können auch in Magdeburg starten. Aber will denn die FMG das überhaupt? Schon springt Flugplatzchef Fechner, der bisher von Cochstedt überhaupt nichts wissen wollte, in die Bresche und erklärt, dass der Ausbau des Magdeburger Flugplatzes trotzdem erfolgen soll. Wo ist da die Symbiose oder etwa ein logisch begründbarer Ansatz? Hat nicht Stadtrat Balzer (zugleich Aufsichtsratsvorsitzender der FMG) in seiner hasserfüllten Rede am 6. 12.2001 im Magdeburger Stadtrat den Flughafen Cochstedt wild verteufelt und behauptet, dass angeblich noch hunderte Mio. DM in den Flughafen Cochstedt hinein gepumpt werden müssen?

Auch einige Magdeburger Landtagsabgeordnete (z.T. zugleich Stadträte) fordern den Ausbau, ohne zu hinterfragen, wo denn der Bedarf für den Flugverkehr herkommen soll! Ein Ausbau bewirkt doch keinen Automatismus, so dass sich aus heiterem Himmel die Fluggesellschaften nach Magdeburg drängeln und wild entschlossen innerdeutsche Fluglinien aufbauen werden! Und ausgerechnet für diesen Verkehr sind doch die Voraussetzungen längst geschaffen worden! Wenn der Bedarf da wäre, würde doch längst Linienflug stattfinden!

Es ist bisher keine einzige Fluggesellschaft bekannt, die ernsthaft beabsichtigt, nach einem Ausbau des Flugplatzes Linienverkehr ab Magdeburg zu betreiben. Alle Flugverkehrs-Prognosen der FMG waren bisher Potemkinsche Dörfer. Allen gemeinsam eine Eigenschaft: Die Wunschträume zerplatzten jedes Mal wie Seifenblasen.

Kritisch sollte auch die Stellungnahme der IHK Magdeburg sowie der Ständigen Regionalkonferenz Magdeburg betrachtet werden. So begründet die IHK den Ausbau mit der von der FMG vorgelegten Prognosen. Da Herr Fechner auch im Verkehrsausschuss der IHK Magdeburg tätig ist und dort die IHK in Sachen Flugplatzfragen berät, kann man sich schnell vorstellen, wessen Standpunkt die IHK eigentlich vertritt.

Bei der IHK Magdeburg muss eine ominöse Umfrage als Ausbaubegründung herhalten: Von den von der IHK angeschriebenen Firmen (mit 50 und mehr Beschäftigten) nach der Notwendigkeit eines Ausbaus befragt, reagierten überhaupt nur drei Prozent. Diese drei Prozent Rückläufer gaben mehrheitlich an, sie würden eine Flugaufbindung nutzen wollen. Von Ausbau war in den Antworten kaum die Rede. Die IHK jedoch wertete dies trotzdem als „das Ausbausignal der Wirtschaft“!

Auch in der Regionalkonferenz Magdeburg mischte die FMG tüchtig mit. Man versammelte alle Kreistagsvertreter der umliegenden Landkreise im neugebauten Terminal, bewirtete sie großzügig, und Herr Fechner konnte mit tollen Plänen und Folien den umliegenden Landkreisen warm ums Herz werden lassen und ihnen seine Geschichten von dem ganz großen Flugverkehr erzählen.

Dass die Landkreise nach dieser Märchenstunde einen Ausbau empfahlen, war wohl mehr der Tatsache geschuldet, dass diese sich ja finanziell nicht am Ausbau beteiligen würden. Getreu dem Motto: „Schaden kann *uns* der Ausbau nicht!“

Wir sind der Meinung, dass mit dem bereits ausgebauten Flughafen Cochstedt auch zukünftiger Linien- und Charterverkehr abgewickelt werden kann und somit der teure Ausbau des Magdeburger Flugplatzes als Versuch der Durchsetzung unbegründeter Magdeburger Kommunalinteressen aus Landesfinanzen unterbleibt!

Wir wollen im folgenden versuchen, die von uns aufgeführten Argumente mit Fakten zu unterlegen und so eine objektive Betrachtung der Folgen eines Ausbaus des Magdeburger Flugplatzes zu ermöglichen.

3. Entwicklung des Flugplatzes Magdeburg:

Der Verkehrslandeplatz Magdeburg-Süd entstand 1935 und wurde als ziviler Verkehrsflughafen 1936 in Betrieb genommen. Während des zweiten Weltkrieges wurde er überwiegend militärisch genutzt, blieb aber nahezu unbeschädigt.

1954 gaben die sowjetischen Streitkräfte, die den Platz nach dem Krieg übernommen hatten, an die Stadt Magdeburg zurück. Bis 1990 wurde er dann als Agrar- und Wirtschaftsstützpunkt der Interflug sowie von der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) zur vormilitärischen Ausbildung junger Menschen genutzt.

Im Juli 1991 wurde der Flugplatz von der Stadt Magdeburg übernommen. Sie gründete als 100%ige Gesellschaft der Stadt die Flughafen Magdeburg GmbH (FMG). Seitdem wurde der Flugplatz sukzessive ausgebaut - immer am Gesetz vorbei, d. h. ohne das vom Gesetzgeber zwingend vorgeschriebene Planfeststellungsverfahren! Dieses schob man erst später nach.

Die Flugplatzlüge

Im "1. Bürgerforum zum Flugplatz Magdeburg-Süd" am 15.05.1991 wurde von den Verantwortlichen des Forums lt. Protokoll abschließend festgestellt, dass:

1. die Stadt Magdeburg einen Flugplatz braucht,
2. der vorhandene Verkehrslandeplatz diese Voraussetzungen nur bedingt erfüllen kann und als Übergangslösung betrachtet werden sollte;
3. zur Erreichung eines Optimums ein besserer Standort gefunden werden muss.

gez. P. Fritz gez. P. Fechner"

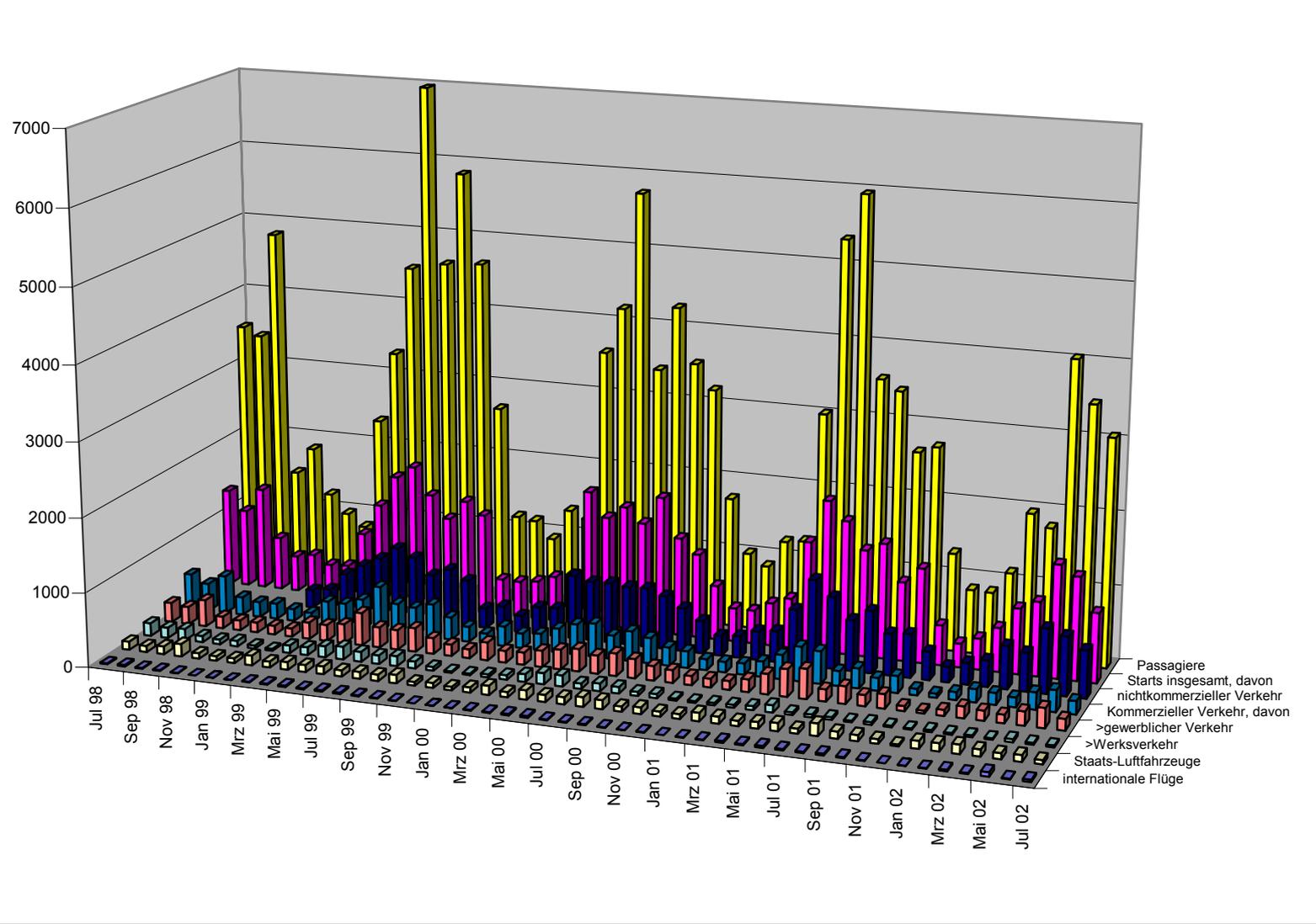
Beide Unterzeichner des Protokolls waren zu dieser Zeit Stadtverordnete (Stadträte). Herr Fritz war bis 1999 Vorsitzender des Aufsichtsrates der FMG und Vorsitzender des Stadtrates von Magdeburg, Herr Fechner ist bis heute Geschäftsführer der FMG.

Auf ein Schreiben der Bürgerinitiative an den Oberbürgermeister der Stadt Magdeburg antwortete der damalige OB Polte am 06.07.1993 u. a.:

1. "Der Ausbau des Magdeburger Flugplatzes ist nicht geplant."
2. "Ich bin der Auffassung, dass in dem Zeitraum, wo der Flugplatz noch als ÜBERGANGSLÖSUNG für einen neugeplanten Regionalflughafen dient, alles getan werden muss, um den auftretenden Fluglärm vor allem an den Wochenenden zu verringern."

Trotz dieser und weiterer Versprechen von Politikern wurde der Ausbau ohne Planfeststellungsverfahren weiter zügig vorangetrieben. Die durch das Ministerium für Verkehrswesen der DDR am 12.09.1990 erteilte unbefristet gültige Genehmigung wurde vom Regierungspräsidium wie folgt geändert bzw. erweitert:

Zusammenfassung über die derzeitige Situation der Flugplätze in Cochstedt und Magdeburg – Stand 12/2002



- "Betrieb eines Hubschrauber-Nachtlandeplatzes. Bescheid des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr vom Dezember 1991.
- Erweiterung um das Flurstück 6, Flur 0433, Gemarkung Magdeburg zur Anlage eines Überrollstreifens. Bescheid des Regierungspräsidiums Magdeburg vom 08.07.1993.
- Inbetriebnahme einer Hartbelags- Start- und Landebahn 740 x 30 m sowie befestigter Stoppstrecken und Rollbahnen. Bescheid des Regierungspräsidiums Magdeburg vom 03.11.1993.
- Änderung der verfügbaren Start- und Landestrecken. Bescheid des Regierungspräsidiums Magdeburg vom 13.01.1994.

Gemäß § 8 Absatz 3 Luftverkehrsgesetz unterblieb die Planfeststellung und Plangenehmigung, da es sich um Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung handelt."

In einem Schreiben des damaligen Regierungspräsidenten Böhm vom 27. Januar 1995 als Antwort auf ein Schreiben der Bürgerinitiative an den Landesrechnungshof Sachsen-Anhalts maßte sich das RP an, zu entscheiden, was von wesentlicher oder aber unwesentlicher Bedeutung ist.

Mit den zahlreichen am Gesetz vorbei erteilten Einzelgenehmigungen durch das RP hat sich die Wohn- und Lebensqualität tausender Flugplatzanrainer durch die vielfältigen vom Flugplatz ausgehenden negativen Auswirkungen (bes. Fluglärm und Abgasbelastungen) deutlich verschlechtert und die Grundstückswerte um mindestens 30% gemindert!

Salamitaktik

Aus den bisher geschilderten Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen auf dem Flugplatz Magdeburg-Süd wird deutlich, dass die Landesregierung Sachsen-Anhalt, das Regierungspräsidium Magdeburg und die Stadt mit ihrer Flugplatz Magdeburg GmbH von Anfang an die berüchtigte "SALAMITAKTIK" auf Kosten der betroffenen Bürger betrieben haben.

Mit den bisherigen Ausbaumaßnahmen wurden sog. Zwangspunkte geschaffen, mit denen versucht wird, die dann nächstfolgenden Maßnahmen zu „erzwingen“.

Beweise:

- **1. ÄNDERUNGSGENEHMIGUNG** vom 21.10.1997:
Die am 03.11.93 genehmigten Stoppstrecken und Rollbahnen in den Abmessungen von 180 m x 30 m westlich der Schwelle 09 und 195 m x 30 m östlich der Schwelle 27 wurden für die Verlängerung der Start-/Landebahn freigegeben. Damit wurde auf diesem "kalten!" Wege kurzerhand die Start-/Landebahn von 875 m auf 1.000 m verlängert. Um die "Änderungsgenehmigung" problemlos durchdrücken zu können, wurden vom Antragsteller auf Anraten des RP die Punkte herausgenommen, die bei einer evtl. Klage vor dem OVG gegebenenfalls hätten kritisch gewertet werden können. Sie wurden kurzerhand in einem "Plangenehmigungsverfahren" gesondert beantragt.

- **2. PLANGENEHMIGUNGSVERFAHREN**

In diesem Verfahren wurden beantragt:

1. der Flugbetrieb nach Instrumentenanflugregeln (IFR)
2. die Errichtung des Luftraumes Klasse "F"
3. die Angleichung der Betriebszeiten (Nachtflug)
4. die Errichtung eines ungerichteten Funkfeuers (NDB) und eines Entfernungsmeßgerätes (DME)
5. die Errichtung einer Anflugbefeuerung Schwelle 27 (verkürzter Anflug 420 m).

Die Genehmigung durch das RP erfolgte am 22. Juni 1998. Die sofortige Vollziehung des Bescheides wurde angeordnet. Erst vier Monate später wurden die Bürger durch Bekanntmachung davon informiert!!

- **3. PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN**

Mit der Bekanntmachung vom 11.05.1998 wurden die Bürger darüber informiert, dass die Antragsunterlagen zur Planfeststellung für das Bauvorhaben "ERWEITERUNG DES FLUGPLATZES MAGDEBURG MIT TEILVERLEGUNG DER B 71" vom 18.05.98 bis 23.06.98 zur Einsichtnahme ausliegen. Geplant war der Ausbau der Start-/Landebahn auf 1.800 m Länge und 45 m Breite sowie die Verlegung der B 71 an bereits bestehende Wohnbebauungen heran!

Nachdem nach unserem Kenntnisstand zu diesem Zeitpunkt bereits weit über 20 Millionen DM in den Ausbau und die Erweiterung des Flugplatzes geflossen waren, wurde nun das seit spätestens 1991 anstehende Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die bisher praktizierten Verfahren ließen von Anfang an befürchten, dass das Planfeststellungsverfahren trotz massiver *schriftlicher* Proteste in Form von Einsprüchen von weit über 3.000 betroffenen Bürgerinnen und Bürgern für die Betreiber erfolgreich abgeschlossen werden würde.

In der dreitägigen Erörterung (vom 01. bis 03. September 1998) wurden von den betroffenen Bürgern die durchweg auftraggeberfreundlichen und zum Teil inhumanen Gutachten kritisch analysiert und durch fachlich fundierte Einschätzungen in Frage gestellt.

Obwohl das Planfeststellungsverfahren (Kosten rund zwei Millionen DM!) noch lief, wurden bereits weitere Baumaßnahmen durchgeführt und weitere vollendete Tatsachen geschaffen. Als Beispiel sei hier u.a. der Neubau des bis heute (fast) ungenutzten Terminals genannt (Einweihung im August 1999, siehe auch Pressemitteilung der Magdeburger Volksstimme im Anhang).

Am 10.02.2000 wurde der Planfeststellungsbeschluss durch das RP erteilt. Damit wurde rein rechtlich grünes Licht für eine mögliche Erweiterung des Verkehrslandeplatzes gegeben. Die Begründungen in diesem Planfeststellungsbeschluss waren eine Zumutung! So wurde u.a. in Hinblick auf Fluglärm ausgeführt: „Für die Bestimmung der Zumutbarkeit von Fluglärm bestehen bisher keine gesetzlichen Vorschriften; auch gesetzliche Richtlinien oder Normen fehlen. Das Fluglärmgesetz findet...keine Anwendung.“ (S. 46)

Auf die Einwendungen der Naturschutzverbände wurde erst gar nicht eingegangen. Auch die Anträge, die die Bürger im Anhörungsverfahren gestellt hatten und lt. dem Versammlungsleiter alle hätten bearbeitet werden müssen, wurden nicht mal mehr mit einem Wort erwähnt. Statt dessen nahm man das mit einer Unmenge inhaltlicher und fachlicher Fehler erstellte medizinische Lärmgutachten des Herrn Jansen hin, ohne dies näher zu prüfen. Interessant: Der Autor dieses „Gutachtens“ wurde auch in Berlin-Schönefeld (BBI) aktiv. Allerdings brachten die Bürger so viel Geld auf, dass sie in einem Gegengutachten die fachlichen Ausführungen des Herrn Jansen förmlich in der Luft zerrissen und ihn in die (fachliche) Wüste schickten!

4. Prognosen der FMG als Begründung für den Flugplatzausbau – die heute wie Seifenblasen zerplatzen

Das Planfeststellungsverfahren wurde bekanntlich vor allem damit begründet, dem zukünftigen Flugverkehr am Flugplatz Magdeburg zu genügen. Es galt bei der FMG also das Motto: Prognosen erstellen, um die Hürde des Planfeststellungsverfahrens zu überspringen.

Und was versprach die FMG nicht alles! Vom riesigen Bedarfsdruck war auf einmal die Rede, von den vielen Flugreisenden. Den Magdeburger Stadträten wurde bis zum Ausbaubeschluss im Dezember 2001 Prognosen vorgegaukelt, denen jegliche realistische Grundlage fehlte.

Überprüft man die prognostizierten Zahlen mit den im bisherigen Zeitraum tatsächlich eingetretenen, so muss man feststellen: Keine einzige Prognose ist bis heute auch nur annähernd eingetroffen!

Wenn man heute die vor fünf Jahren von der FMG vorgelegten Prognosen liest, mutet das wie ein grotesker Witz an! Man muss sich ernsthaft fragen, ob der FMG nicht besser jegliche Fachkompetenz abgesprochen werden muss. Nichts von dem, was nach den Prognosen der FMG im Planfeststellungsverfahren bis heute hätte stattfinden sollen, ist bisher eingetreten!

Wir wollen Sie an dieser Stelle nicht mit den Zahlen der vielen tausenden Linienpassagieren langweilen. Stattdessen haben wir uns erlaubt, Ihnen die Begründung der FMG für die Prognosen des Linien- und Charterverkehrs aus dem Planfeststellungsverfahren im folgenden abzdrukken. Der Abschnitt 6.2.2 ist ungekürzt wiedergegeben.

Lehnen Sie sich zurück und „genießen“ Sie eine der größten Märchengeschichten der FMG!

6.2.2 Linie und Charter

Die Magdeburger Nachfrage im Charterverkehr kann unter den gegebenen Voraussetzungen nicht vom Verkehrslandeplatz Magdeburg aufgenommen werden.

Auch der Magdeburger Bedarf im Linienverkehr kann wegen der kurzen Start- und Landebahn nicht ausreichend bedient werden. Für Zubringerverkehr zu internationalen Verkehrsflughäfen in kleinerem Umfang und mit den kleineren Passagierflugzeugen bestehen operative Möglichkeiten und eine erhebliche Nachfrage.

Für einen Linienverkehr mit den heute von Verkehrslandeplätzen üblicherweise im Zubringerverkehr eingesetzten Flugzeugen mit 50 Sitzen und mehr ist vor allem die Startstrecke nach Westen zu kurz.

Da jedoch die Möglichkeit besteht, auf dieser kurzen Startbahn mit kleineren Flugzeugen zu operieren, wird vorsorglich, obwohl eine Genehmigung nicht vorliegt, das insoweit mögliche Verkehrsaufkommen im Linienverkehr prognostiziert.

Ergänzend ist anzumerken, daß der Bedarfsdruck voraussichtlich eine überproportionale Auslastung bewirkt. Es ist demnach wahrscheinlich bereits in der Einführungsphase mit einem wirtschaftlichen Betrieb zu rechnen.

Für das Jahr des Einstiegs in den Linienverkehr 1998 werden zunächst 2.000 Passagiere, für 1999 ca. 6.000 Passagiere und im Jahr 2000 ca. 8.000 Passagiere prognostiziert.

Im Jahre 1998 wird mit einer durchschnittlichen Auslastung pro Flug von 5 Fluggästen gerechnet. Flugzeuge wie Beech King Air und Cessna Conquest mit 8 - 10 Sitzplätzen und 4,6 bzw. 4,5 Tonnen Gewicht können damit wirtschaftlich eingesetzt werden. Bei 400 Flugzeugbewegungen 1998 ergeben sich pro Woche, mit Ausdünnung zu Ferienzeiten, an 4 Tagen je eine Tagesrandflugverbindung.

Im Jahre 1999 werden zur Bundesgartenschau in Magdeburg 6.000 Passagiere erwartet, die Auslastung pro Flug ist mit durchschnittlich 6 Passagieren angesetzt. Pro Woche können im Mittel 20 Flugbewegungen durchgeführt werden, oder pro Werktag 2 Abflüge früh und 2 Ankünfte abends. **Der Flugzeugmix wird aus den bereits 1998 eingesetzten Flugzeugtypen sowie aus einem größeren Anteil DO 228 Typen mit 15 - 19 Sitzplätzen bestehen.** *[Anmerkung der Bürgerinitiative: wenn hier von „bereits 1998 eingesetzten Flugzeugtypen“ gesprochen wird, handelt es sich hier natürlich um damalige ‚seriöse Prognosen‘ der FMG, die bekanntlich nie eingetroffen sind!]*

Im Jahre 2000 wird der Bundesgartenschau-Effekt zwar abklingen, **die eingeführten Linien werden aufgrund des anhaltenden Bedarfsdrucks**, der gesamt- und regionalwirtschaftlichen Belebung und aufgrund der Ausläuferwirkungen der EXPO 2000 **intensiviert**. Das Fluggastaufkommen wird auf 8.000 Passagiere geschätzt. *[!!!]*

Die Stadt Magdeburg ist als Logistik-Standort im EXPO-Konzept des Landes enthalten. Es ist generell vorgesehen, die Übernachtungskapazitäten von Sachsen-Anhalt in die Logistik des Standortes Hannover einzubinden. Es wird davon ausgegangen, daß die Übernachtungskapazitäten Magdeburgs sehr gut ausgelastet werden.

Im Jahre 2000 sind vorsorglich 1.100 Flugbewegungen im Linienverkehr prognostiziert. Der Verkehr wird bereits zu rund 90 % mit Flugzeugen des DO 228 - Typs mit 15 - 19 Sitzplätzen bewältigt. *[Anmerkung der Bürgerinitiative: Von diesen Linienflugzeugen ist bisher kein einziges abgehoben! Es deutet auch absolut nichts darauf hin, dass sich das in den nächsten Jahren ändern könnte.]*

Bei 1.100 Flugbewegungen im Linienverkehr des Jahres 2000 können pro Woche im Mittel rund 22 Starts und Landungen stattfinden. Pro Werktag könnten 4 Flugbewegungen, bzw. Tagesrandverbindungen zu 2 Destinationen durchgeführt werden.

[Anmerkung der Bürgerinitiative: Gemeint sind hier schon wieder die bis zum heutigen Zeitpunkt in Ermangelung eines Bedarfs nie stattgefundenen Linien nach Frankfurt und München. Die im übrigen ausgerechnet wieder die nächsten ‚ersten‘ Linien sein sollen, die eingerichtet werden und die Einnahmen bringen sollen!]

Aufgrund des Bedarfsdrucks kann mit weiteren Bedienungswünschen für Magdeburg nach dem Jahr 2000 gerechnet werden.

Die Maßgaben der neuen europäischen Flugzeugbetriebsvorschriften JAR-OPS beschränken jedoch spätestens ab 31.12.2004 (siehe Kapitel 4.3.8) wegen der kurzen Start-/Landebahnlänge die Nutzung des Flugplatzes Magdeburg auf relativ wenige Flugzeuge im gewerblichen Verkehr. Die Do 228 und ähnliche Muster sind von der JAR-OPS nicht betroffen.

[Anmerkung der Bürgerinitiative: Wenn also die Do 228 von der zukünftigen europäischen Richtlinie (Jar Ops 1) nicht betroffen ist und ein Linienflug aufgrund des fehlenden Bedarfs bisher nicht stattfinden konnte, warum will man denn dann noch größere Flugzeuge fliegen lassen, wenn doch zukünftig eine Do 228 völlig ausreichend (wenn nicht immer noch viel zu überdimensioniert) erscheint?]

Es wird damit gerechnet, daß Do 228 und ähnliche Muster weiterhin den Flugplatz Magdeburg anfliegen. Für das Jahr 2005 werden Tagesrandverbindungen zu 3 Destinationen prognostiziert, im Jahr 2010 wird mit 4 Flugzielen pro Werktag ab Magdeburg gerechnet.

Eine weitere Verdichtung des Linienverkehrsaufkommen bis 2010 wird aufgrund derzeitiger bekannter Flottenstrukturen nicht für möglich gehalten.

Dementsprechend werden für das Jahr 2010 19.000 Passagiere und 2.100 Flugbewegungen bei einer durchschnittlichen Auslastung von 9 Fluggästen pro Flug (siehe Kapitel 4.3.7) prognostiziert.

Der Mittelwert für das Jahr 2005 errechnet sich zu 1.640 Flugbewegungen, 13.500 Fluggästen und einer Flugzeugauslastung von durchschnittlich 8 Passagieren.

Ende (aus der Prognose des Planfeststellungsverfahrens)

5. Die „Mittel- und langfristige Unternehmensplanung der FMG“ - Inhalte und Bewertung

Nachdem die Prognosen in keiner Weise von der FMG realisiert wurde, schwante etlichen Stadträten von Magdeburg, dass es auch in Zukunft nicht so kommen würde wie von der FMG prognostiziert.

Daraufhin wurde die FMG vom Stadtrat beauftragt, eine aktualisierte Unternehmensplanung vorzulegen. Im Oktober 2000 präsentierte die FMG ihre „Mittel- und langfristige Unternehmensplanung der FMG“ [MLUP].

Man hätte annehmen müssen, dass sich die FMG den Realitäten stellt und ein Zukunftsszenario mit nachvollziehbaren Begründungen abliefern. Doch weit gefehlt! Wieder wurden wahllos und ohne Begründung haltlose Passagierzahlen erfunden. Aus diesen wurden dann die Einnahmen errechnet. Damit will man nachgewiesen haben, dass der Flugplatz in Zukunft auch ohne Zuschüsse arbeiten kann.

Auf 187 Seiten ist die Zukunft des Flugplatzes Magdeburg beschrieben. Bevor wir gleich einige Details einer Prüfung unterziehen, wollen wir vielleicht noch soviel bemerken:

12 Seiten beschäftigen sich mit dem Inhaltsverzeichnis, 27 Seiten sind kalter Kaffee aus dem Planfeststellungsverfahren, 25 Seiten beschäftigen sich mit fiktiven Start-, Lande- und Passagiergebühren usw. usw.

Wir wollen folgende Fakten (die u.E. für eine Wirtschaftlichkeitsprüfung unabdingbar sind) interpretieren:

- 1. Prognose der Passagieranzahl*
- 2. Prognose neuer Arbeitsplätze*
- 3. JarOps 1 und deren Folgen für Magdeburg*
- 4. Finanzbedarf des Ausbaus*
- 5. Alternativen*

Anschließend versuchen wir eine zusammenfassende Betrachtung der durch den Ausbau tatsächlich auftretenden Folgen darzulegen.

1. Zu der Prognose der Passagierzahlen:

Um das Planfeststellungsverfahren zu rechtfertigen, ersann man bei der Ermittlung der Passagieranzahl eine Methode, die auch heute noch bei der FMG gültig ist und auch in Zukunft jeglichen Angriffen trotzen wird: Für eine Prognose denkt man sich irgendwelche Zahlen aus! Man muss nur darauf achten, dass sie keiner nachprüft. Und das hatte man ja im Planfeststellungsverfahren bekanntlich schon erreicht.

Stimmen müssen die Zahlen hinterher nicht, denn sie dienen lediglich dem Zweck, das Projekt (sprich: Ausbau) in der Öffentlichkeit zu begründen. Dass sich die FMG dessen bewusst war, zeigte sich an den konkreten Zahlen sehr schnell:

Wurde in den Antragsunterlagen des Planfeststellungsverfahrens eine Zahl von 180 000 Linien- und Charterreisenden genannt (Planungshorizont 2010), so wurde diese noch während der Planfeststellung auf 145 000 „korrigiert“. Doch die eingangs erwähnte Prognosemethode kann noch viel mehr:

In der MLUP sind plötzlich nur noch 81 500 der o.a. Reisenden prognostiziert. Oder anders formuliert: Die Prognosen sind so „seriös“, dass man innerhalb von drei Jahren die prognostizierte Passagierzahl mehr als halbiert hat!

Und immer dabei die ADV, die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen. Sie stand (als Lobby und Dachverband vor allem für Flugplatzweiterungen bekannt und in deren Verwaltungsrat auch unser Flugplatzchef Fechner sitzt) bei allen Prognosen „Hilfe stellend“ zur Seite und wurde in den Antragsunterlagen verdächtig oft zitiert. Für das Planfeststellungsverfahren hatte man auf Steuerzahlerkosten extra Herrn Kuhne einfliegen lassen, der „Experte“ für Prognosen in der ADV.

Falls Sie ungläubig den Kopf schütteln bei diesen Prognosen, möchten wir Sie noch mit einigen grotesken Beispielen aus der MLUP konfrontieren:

Für den Linienflug (also die Maschinen, die zu festen Zeiten starten und landen, egal, ob die Maschine voll ist oder nicht) nennt die FMG folgende „aktualisierte“ Zahlen:

Im Jahr 2010 werden 20 000 Passagiere für München, 20 000 für Frankfurt und 7000 für Stuttgart genannt. Selbst für die verwaiste alte Hauptstadt Köln/Bonn werden 6700 Passagiere prognostiziert.

Noch dicker kommt es für 2015: Hier sind es für München und Frankfurt jeweils 46 000 Passagiere, für Stuttgart 11 500 und für Köln/Bonn 12 000.

Stellen Sie sich mal vor, wie viel das bei der Prognose aus 1997 gewesen sein müssen, bei der mehr als doppelt so viele Passagiere genannt wurden! Kann man da noch von gesundem Menschenverstand sprechen?

Linienflug hätte nach Prognosen der FMG schon seit Jahren stattfinden müssen. Da auch hier nie ein Flugzeug abhob (hinterher als zu teuer begründet: Wenn die FMG vorher nicht weiß, dass ein Unternehmen notwendigerweise Tickets verkaufen muss und nichts zu verschenken hat, scheint es wohl um die Linienpassagiere von 2010 schon jetzt sehr schlecht bestellt zu sein!), sollte man den Prognosemethoden der FMG nicht mehr bedingungslos glauben, sondern endlich prüfen!

2. Prognose neuer Arbeitsplätze

Diesen Punkt können wir kurz abarbeiten. Es ist dieselbe Methode wie bei der obigen Betrachtung:

Im Planfeststellungsverfahren wurden 112 „am Flugplatz“ Beschäftigte genannt. Was auch immer das heißt! Vielleicht hat man die Beschäftigten von 11x „Autohaus am Flugplatz“ mitgezählt. Jedenfalls soll diese nach dem Ausbau auf 450 ansteigen (keine Begründung, wo dieser Wert herkommt).

Derzeit sind bei der FMG 14 Beschäftigte angestellt. (Hinweis: Der Flugplatz Worms [mehr als doppelt so viele Flugbewegungen] leistet sich 5 Beschäftigte, und Marl/Lohmühle, die

schon reichlich Passagierverkehr haben, nur insgesamt 8!; auch am Flugplatz Stendal-Borstel, der mehr Flugbewegungen als in Magdeburg registriert, kommt man mit 4 Angestellten aus!)) Die Anzahl der Beschäftigten soll jetzt lt. MLUP nach dem Ausbau auf nur noch insgesamt 26 steigen. Dazu muss gesagt werden, dass darin schon alle Teilzeitbeschäftigten erfasst sind als auch u.a. die Mitarbeiter der Luftaufsicht und der Verwaltung.

Fragen Sie doch Herrn Fechner einmal selbst, wo die restlichen 424 Beschäftigten (der von den 450 im Planfeststellungsverfahren genannten) plötzlich geblieben sind... Oder ist es einfach nur schön, sich mit so vielen Arbeitsplätzen zu brüsten?

3. Zur Vorschrift Jar Ops 1 und deren Folgen für Magdeburg

Letzte Teile dieser Vorschrift, die wir in Kapitel 7 detaillierter vorstellen wollen, werden im Jahr 2005 in Kraft treten.

Genau auf diesen Teil bezieht sich die FMG und behauptet, dass es ohne Ausbau keine Zukunft des Flugplatzes Magdeburg geben würde.

Immer wieder wird von den Ausbaubefürwortern behauptet, dass , um den derzeitigen Flugbetrieb aufrecht zu erhalten, eine SLB-Verlängerung auf 1800 m unumgänglich ist. Diese Aussage ist grundfalsch und eine vorgeschobene Ausbaubegründung! Im Anhörungsverfahren muss Herr Fechner, bedrängt durch das fachkundige Publikum, zugeben: „Um in Magdeburg den Verkehr, den wir derzeit abwickeln auch zukünftig abwickeln zu können, benötigen wir eine Start- und Landebahn mit einer Länge von mindestens 1200 bis 1300 m.“ (nachzulesen in „Protokoll Erörterungstermin vom 01.09.1998“, S.99)

Ja, was stimmt denn nun eigentlich?

Wir wollen dazu der Frage nachgehen, für welche und wie viele Flugzeuge durch diese Regelung das „Aus“ bedeutet: Grundsätzlich gilt folgende Regelung: Die Jar-Ops 1 trifft lediglich für Flugzeuge zu, die kommerziell genutzt werden, will heißen: Investoren, die mit ihrem Privatflugzeug kommen oder z.B. Geschäftsflieger, die sich Flugzeuge in einem Pool halten (um Kosten zu sparen), sind von der Jar-Ops 1 nicht betroffen!

Wenn man die prozentuale Anzahl der Flugzeuge betrachtet, die (im Gegensatz zu heute) später nicht mehr starten und landen können, ist man bei weit unter 5 %! Zieht man die nicht kommerziell genutzten ab, werden es noch weniger! Mit Ausnahmegenehmigungen würde sich der Anteil nochmals reduzieren, und ein Austausch der Flugzeugtyp-Kapazitäten (die ja vorhanden sind und durch ausgebaute Flugplätze frei werden) durch die betreffenden Unternehmen würde dann den betroffenen Anteil fast auf Null reduzieren!

Zudem würde es selbst bei katastrophalen Wetterunbilden immer noch den Ausweichflughafen Cochstedt geben, der bekanntermaßen überhaupt keine Beschränkungen besitzt!

Was will uns die FMG weismachen?

Wieder muss die ADV erhalten. Man reißt in einem Schreiben irgendwelche Flugzeugtypen auf, die in Magdeburg später nicht mehr starten und landen können. Für die FMG der „Beweis“, dass ausgebaut werden muss! Dass diese Flugzeugtypen gar nicht das typische Erscheinungsbild der startenden und landenden Flugzeuge darstellen...wen interessiert's?

Weitere Details zu dieser Vorschrift lesen Sie im Abschnitt „JAR-OPS 1 – die viel zitierte Flugbetriebsvorschrift“.

4. Finanzbedarf des Ausbaus

Einer der wesentlichsten Knackpunkte überhaupt!

Addiert man den Finanzbedarf, kommt man auf eine Summe von ca. 50 Millionen DM. Diese Zahl nannte Herr Fechner auch in diversen Interviews. Allerdings fehlen hierbei noch die Ausgaben für die Umverlegung der B 71: Stillschweigend wird vorausgesetzt, dass die Stadt Magdeburg diese Kosten zusätzlich aufbringt. Das werden voraussichtlich 6-7 Millionen DM zusätzlich sein. Nach 2015 werden weitere 50 Mio. DM in den Ausbau fließen müssen, wenn es nach der FMG geht. Über die Herkunft dieser Investitionen steht nichts in der MLUP. Es kann allerdings davon ausgegangen werden, dass sich zu großen Teilen wiederum das Land an dieser „Finanzspritze“ beteiligen soll.

Obwohl die Landesinteressen bei der Erweiterung des Flugplatzes Magdeburg nicht berücksichtigt worden sind, verlangt die FMG, dass gerade das Land große Lasten der Finanzierung trägt. In unseren Augen ein hahnbüchener Aufschrei von Hilflosigkeit verbunden mit der Tatsache, dass schon wieder das Land als Subventionsgeber in die Pflicht genommen werden soll!

Hinweis: Weitere Ausführungen zum Finanzbedarf lesen Sie im Abschnitt „Das Gutachten über die ‚Mittel- und langfristige Unternehmensplanung‘ “ sowie im Abschnitt „Das letzte große Aufbäumen der FMG – ein kommentierter Zeitungsbericht“

5. Alternativen für Magdeburg

Für jeden Magdeburger hätte sich zwangsläufig die Frage nach einer Alternative zum Ausbau des Magdeburger Flugplatzes stellen müssen. Und zwar u.a. aus folgenden Gründen:

Kann es vermieden werden, dass man den kostenintensiven, lärmenden und durch Steuergelder hochsubventionierten Charter- und Linienverkehr in die Stadt an Wohn- und Bauungsgebiete verlagert?

Können wir mit geringeren finanziellen Mitteln den gleichen Zweck erreichen?

Können die berechtigten Einwände der Bürger im Süden Magdeburgs überhaupt nicht in den Entscheidungsprozeß einfließen?

Sind andere Flughäfen in der Lage, die Bereiche Linien- und Charterverkehr mit zumutbaren Einschränkungen zu übernehmen?

Welche Konsequenzen ergeben sich für Magdeburg, wenn kein Ausbau stattfindet?

Nicht eine dieser Fragen stellten sich die „Unternehmensplaner der FMG“!

In der MLUP wird auf einer einzigen Seite zu Cochstedt lediglich festgestellt, dass der dortige Flughafen nicht die Aufgaben übernehmen kann, für die die FMG ihren Verkehrslandeplatz ausbauen will.

Das war's zu Cochstedt als Alternative. Von 175 Seiten „Unternehmensplanung“! Da kann man schon staunen, wie gründlich hier analysiert wurde. Der Flughafen Magdeburg GmbH ist es völlig egal, was zukünftig sein wird und was der Flughafen Cochstedt für Anstrengungen unternimmt. Er soll totgeschwiegen werden.

Hat man doch schon im Planfeststellungsverfahren behauptet, dass der Flughafen Cochstedt nicht zur Debatte steht, weil er u.a. angeblich ein Frachtflughafen sei!

Wir möchten an späterer Stelle die technischen Details ausführen, in denen Cochstedt im Vergleich zu Magdeburg mindestens ebenbürtig, wenn nicht sogar sehr viel besser ist.

Cochstedt ist von Magdeburg in 25-40 Minuten erreichbar, abhängig vom Straßenverkehrsaufkommen. Durch einen vierspurigen Ausbau der Straße (den nicht einmal die Stadt Magdeburg bezahlen müsste) wäre Cochstedt neben Leipzig/Halle für den Linien- und Charterverkehr die ideale Alternative zu Magdeburg. Damit könnten alle potentiellen Reisenden leben, vor allem aber die Bürger im Süden der Stadt Magdeburg. Und wie hieß es doch in der MLUP: Urlaubsreisende nehmen auch einen längeren Anfahrtsweg in Kauf.

Na also! Sparen wir uns die Ausbaurkosten und nutzen wir Cochstedt und die anderen Flughäfen Leipzig/Halle, Hannover und Berlin, vielleicht auch bald Stendal?! Unterstützen wir mit dem gesparten Geld besser solche Firmen, die innovative Techniken und Produkte schaffen und somit für Magdeburg langfristig eine Verbesserung des Wirtschaftssektors bedeuten!

6. Das („Wirtschaftlichkeits“-) Gutachten über die „Mittel- und langfristige Unternehmensplanung“ der FMG

Um der „Mittel- und langfristigen Unternehmensplanung“ der FMG einen objektiven Anstrich zu verpassen, sollte ein Gutachten die Unternehmensplanung prüfen.

Von der Ausbaulobby wird dieses Gutachten fälschlicherweise immer wieder als „Wirtschaftlichkeitsgutachten“ genannt und als Beweis für die Richtigkeit der Angaben der FMG ins Feld geführt. Es ist eines der verlogenen Argumente, denn geprüft wurde so einiges – nur nicht die Wirtschaftlichkeit! Im übrigen trauten sich selbst die Gutachter bei diesem „Auftrag“ nicht ein einziges Mal das Wort „Wirtschaftlichkeit“ in ihrem Gutachten zu gebrauchen!

Der Auftrag der Stadt Magdeburg an die Wibera widersprach jeglichen Grundsätzen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung!

Gerade die wesentlichen Punkte, die z.B. von jedem Unternehmen einer kreditgebenden Bank als Grundlage für eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit als Minimalbegründung dargebracht werden müssen, sind schon im Auftrag explizit als nicht zu prüfende Sachverhalte genannt!

So wurde auch im Gutachten der Wibera in Punkt 2 festgestellt: „Eine Verifizierung der Planungsgrundlagen (Planungsparameter), die im Kapitel 2 der Unternehmensplanung dargestellt sind, war nicht Auftragsgegenstand.“

Wer hat Interesse daran, eine Prüfung der Unternehmensplanung zu veranlassen, die die Planungsparameter (Prognose der zukünftigen Passagierzahlen und Auslastung) nicht prüft?! Interessant hierbei, daß genau diese Planungsparameter Auskunft über den wirtschaftlichen Betrieb geben: In Abhängigkeit vom Bedarf von Linienverbindungen und deren Einnahmen (die bekanntlich trotz aller „intern geprüfter“ Prognosen der FMG und Werbetrommeln durch die IHK Magdeburg nie zustande kamen – siehe Anhang) hängt z.B. die Wirtschaftlichkeit ab.

Oder ob andere, schon vorhandene Flughäfen nicht schon jetzt bzw. künftig gerade die Verkehre abwickeln werden, die unbedingt die FMG in (un-)gewisser Zukunft zu realisieren gedenkt und für nur die eine Erweiterung der SLB notwendig ist!

Aus Sicht der FMG sollten und wurden folgende weitere wichtige Fakten, die für eine seriöse Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unabdingbar sind, keiner Prüfung unterzogen:

- eine **plausible Erklärung für die hohe Anzahl an Passagieren**, die den Linien- und Charterverkehr angeblich ab 2003/2005 nutzen;
- Aufführung von Flugzeugtypen, die es gar nicht gibt, die auch bei einem Ausbau nicht starten und landen können oder die eine andere notwendige Länge der SLB als die von der FMG beschriebene voraussetzen;
- Die **Alternative des Flughafens Magdeburg-Cochstedt**, bei der der Ausbau zur Nutzung von Linien- und Charterverkehr im Sommer abgeschlossen werden wird (und schon jetzt bessere Bedingungen bietet als Magdeburg auch nach einem Ausbau jemals

haben wird) und fälschlicherweise und wiederholt als reiner „Frachtflughafen“ ausgewiesen und damit als Alternative kategorisch abgelehnt wird;

- **Keine Angabe von Szenarien:** Was passiert eigentlich, wenn sich der Bedarf nicht, wie von der FMG prognostiziert, entwickelt? Wer kommt für die zusätzlichen Kosten auf?
- Es wird **keine Analyse der regionalen Nachfrage** vorgelegt, die zeigen würde, dass bestimmte flugverkehrsaffine Dienstleistungen (z.B. Banken und Versicherungen) in Magdeburg und Umgebung besonders stark vertreten wären und dies eine rasch steigende Nachfrage auslöst;

Eine Luftverkehrsinfrastruktur ist immer mit hohen Kosten verbunden. Sie verlangt hohe Folgeinvestitionen und, wenn die Auslastung nicht sehr gut ist, eine **Dauersubventionierung** (Bsp. Mönchengladbach [vergleichbar mit dem von der FMG anvisierten Bedarf] mit jährlichen Defiziten von 10 Mio. DM).

Die Zuschüsse zu den Erstinvestitionen durch EU, Bund, Land und Stadt drängen dort die immensen Folgekosten immer mehr in den Hintergrund.

Dass selbst die Wibera bei ihrem Prüfungsauftrag der Marke „Extralight“ (dank der ausbaufreudigen Flugplatzlobby) noch weitere Ungereimtheiten entdeckte, war für die FMG hochpeinlich: Es war doch eigentlich schon fast nichts geprüft worden! Und trotzdem „verrechnete sich die FMG um Hunderttausende!

Es seien abschließend noch einige Bemerkungen erwähnt, die den Anspruch der Ausbaulobby an das Gutachten als „Wirtschaftlichkeitsnachweis“ ad absurdum führen:

Wenn man davon ausgeht, dass die Einnahmen (und damit die Höhe der Zuschüsse durch die Stadt) in erster Linie vom Passagieraufkommen abhängen, wird schnell deutlich, dass sich bei einer später herausstellenden Fehlprognose (und damit ist wohl aller Wahrscheinlichkeit nach zu rechnen, da bisher noch nie eine Prognose der FMG auch nur annähernd eingetroffen ist) die Zuschüsse vervielfachen werden. Von daher ist es eigentlich schon uninteressant, ob von der FMG ein jährlicher Zuschuss von 1 Mio. DM oder 2 Mio. DM oder sonst was genannt wird. Fakt ist: Bleiben die Passagiere in der prognostizierten Zahl weg, fällt die ganze Sache ins Wasser. Auszubaden durch den Steuerzahler! Und das immer wiederkehrend, ohne Aussicht auf Besserung: Die Kredite müssen getilgt werden! Oder die FMG meldet Konkurs an, und Stadt und Land sitzen auf einem riesigen Schuldenberg!

7. JAR-OPS 1 – die viel zitierte Flugbetriebsvorschrift (die neuerdings immer als Ausbaubegründung herhalten muss).

Die am 26. September 1998, letzten Tag der alten Regierung im Bundesanzeiger veröffentlichte Vorschrift „JAR OPS 1“ („Joint Aviation Regulations: Operations“) wurde von der „Joint Aviation Authority“ entworfen und mit der Bekanntmachung in deutsches Recht übernommen. Sie gilt für verschiedene Flugzeugklassen (siehe Tabelle) und tritt bzw. trat entweder am 1.10.1998 (für Jets) oder am 1.1.2005 in Kraft. Potentiell müssen sich nach dieser Vorschrift in Deutschland *die* Fluggesellschaften richten, die sich auf den *gewerblichen* Verkehr konzentrieren. Wir wollen hiermit ausdrücklich betonen: Bei der JAR OPS 1 handelt es sich nicht um eine Flugplatzvorschrift, sondern um eine Vorschrift für Fluggesellschaften im gewerblichen Verkehr!

Obwohl sich diese Vorschrift an die Flugunternehmer richtet, begibt sie sich mit ihren Ausführungen zur Berechnung der Landebahnlängen in den Bereich der Infrastrukturpolitik. Die Betriebsvorschriften von diesen - meist zweimotorigen Flugzeugen mit 2 bis 5,7 Tonnen – wurden dadurch geändert, und es wurden Sicherheitszuschläge für die Länge der Start- und Landebahn erlassen bei trockener, nasser und "kontaminierter" Piste (Schnee, stehendes Wasser auf der S/L-Bahn). Diese Zuschläge betragen bis zu 40 % der heutigen Längen der S/L-Bahn.

Die JAR OPS 1 gilt ausschließlich für den *gewerblichen Verkehr*. Auf 140 Seiten wird alles mögliche geregelt. Die S/L-Bahnlängen der verschiedenen Flugzeug-Leistungsklassen sind separat behandelt, weisen jedoch gleiche Zuschlagsfaktoren auf. Die Ermittlung der notwendigen Bahnlänge (auf Fliegerchinesisch: Startstrecke, verfügbare Startstrecke, Startabbruchstrecke, Stoppstrecke, Startrollstrecke, bzw. englische Abkürzungen dieser Bezeichnungen) muss dann nach den Gegebenheiten des jeweiligen Flugplatzes (Höhenlage, Umgebungstemperatur, Längs- und Querneigung der Bahn, Zustand der Pistenoberfläche ggf. Windverhältnisse, Hindernisfreiheit, Position der Bahnschwellen, möglichen speziellen – von der Luftfahrtbehörde genehmigten - An- und Abflugverfahren: Steilanflugverfahren, Kurzlandeverfahren) mit den Aussagen der Betriebshandbücher zur Start- und Landestrecke einzelner Flugzeugmuster und Beladungsfaktoren (Personal und Fracht beim Start, voraussichtliche Landemasse) kombinieren.

Verlangt wird für Strahlflugzeuge und für Flugzeuge mit Propellerturbinen, dass sie bei der Landung zum Stillstand innerhalb von einer Strecke von 60 bzw. 70% der verfügbaren Landestrecke kommen können müssen. Bei Nässe und "kontaminierter Piste" muss die Piste mindestens 115% der Strecke bei trockener Piste betragen.

Ähnliche Vorschriften treffen zu für mehrmotorige Flugzeuge für Start und Landung, wiederum mit einem Zuschlag von 15% für nasse oder kontaminierte Pisten. (Abschnitt G, Flugzeugklasse A) Auch hier gilt: Im nichtgewerblichen Bereich gilt diese Vorschrift nicht!

Von vielen ausbauwilligen Flughafen-Betreiberesellschaften wird die JAR OPS 1 als Infrastrukturvorschrift missbraucht. Statt einem Ausbau wäre es wirtschaftlicher, ggf. einen Flugzeugtyp oder den Standort zu wechseln statt S/L-Bahnen zu verlängern (die Niederlande verlängern keine einzige S/L-Bahn wegen JAR OPS 1 sondern es wechseln die Flugzeuge).

Die EU-OPS 1, die die JAR OPS 1 in europäisches Recht übernehmen soll, liegt schon seit Jahren als Entwurf vor. Ob sie überhaupt in europäisches Recht umgewandelt wird, steht in den Sternen. In den Beratungen darüber kann auch das Europäische Parlament mitentscheiden. Die EU-OPS 1 wird JAR OPS 1 im Rang vorgehen. Die britische Strategie ist einleuchtend: Nichts unternehmen, bevor die EU-OPS 1 verabschiedet ist.

Um JAR OPS 1 anzuwenden, werden spezielle Gutachten gebraucht. In Deutschland hat sich ein Monopolmarkt von wenigen Gutachtern herausgebildet, die eine ausbaufreundliche Entscheidung treffen, um auch weiterhin von den Ausbaubefürwortern neue lukrative Aufträge bekommen zu können.

Für manchen sind die Folgen von JAR OPS 1 ausgesprochen gewollt: Man kann auch dort ausbauen, wo es keine Ausbauargumente gibt. Deshalb verschweigt man auch bewusst Handlungsalternativen: Kurzlandverfahren, Steilanflugverfahren, Ausnahmegenehmigung für Landebahnen und bestimmte Flugzeuge, Verzicht auf maximale Zuladung bei schwierigen Wetterverhältnissen.

Zu der unten aufgeführten Tabelle ist zu sagen: Die JAR OPS 1 gilt bereits für die Leistungsklassen A und C. Nur für Klasse B gibt es bis 31.12.2002 eine Übergangsregelung, danach tritt auch hier die JAR OPS 1 in Kraft.

Für Magdeburg heißt das konkret: Alle Jets [Düsenflugzeuge] sowie alle Propellerflugzeuge mit mehr als 9 Passagiersitzen oder mit mehr als 5,7 t max. Abfluggewicht werden ab 2005 keine Einschränkungen erhalten! Das heißt auch, dass der geplante Linienflug mit Do 228 sowie die Prag-Flieger (Flugzeugtyp L-410) natürlich auch nach 2004 ohne weitere Beschränkungen fliegen können! Anders gesagt: **Gerade für die größeren Flugzeuge, die schon jetzt den Flugplatz Magdeburg anfliegen können, wird es keine weiteren Beschränkungen geben!**

Die Flugzeug-Leistungsklassen:

Leistungsklasse A	Leistungsklasse B	Leistungsklasse C
<ul style="list-style-type: none"> · Alle Jets, unabhängig von Gewicht und Passagierzahl · Alle Flugzeuge mit mehr als 9 Fluggastsitzen unabhängig vom Gewicht · Alle Flugzeuge mit mehr als 5,7 t maximalem Abfluggewicht (MTOW) mit Turbinenantrieb 	<ul style="list-style-type: none"> alle Propellerflugzeuge mit 9 und weniger Plätzen und einem MTOW von weniger als 5,7 t 	<ul style="list-style-type: none"> alle kolbenbetriebenen Flugzeuge mit mehr als 5,7 t MTOW

Interessant zu erwähnen erscheinen uns noch zwei Dinge:

- In der Mittel- und langfristigen Unternehmensplanung der FMG sind als Ausbaubegründung Flugzeugtypen genannt, für die die SLB-Länge angeblich nicht ausreicht. Eigenartiger Weise sind dort solche Typen erwähnt, die für Magdeburg

überhaupt kein repräsentatives Abbild tatsächlich startender und landender Flugzeugtypen darstellen. Man hat willkürlich einfach solche Maschinen aufgezählt, für die es nach der Berechnung der vollen Zuschläge auf die in den Flughandbüchern angegebenen Startbahnlängen tatsächlich eng werden könnte;

- Diese eben genannten Flugzeugtypen sind vor allem amerikanische Typen. Gerade in den Flughandbüchern dieser Maschinen sind bereits vom Hersteller schon Sicherheitszuschläge einberechnet worden, sodass es widersinnig erscheint, nochmals volle Sicherheitszuschläge nach JAR OPS 1 zuzurechnen. Wenn also die FMG besagte Flugzeugtypen für die Berechnung zugrunde legt, hat das nur ein Ziel: Man rechnet mehrfach Aufschläge auf, bis die benötigte SLB-Länge größer ist als die derzeit in Magdeburg bestehende.

8. Der Flughafen Cochstedt

Immer wieder von der Flughafen-Magdeburg-GmbH als „Frachtflughafen“ (wenn überhaupt) erwähnt und daher für Magdeburg als künftiger Regionalflughafen nicht als geeignet bezeichnet, bietet gerade Cochstedt wie kaum ein anderer Flughafen in Deutschland beste Voraussetzungen für eine hervorragende Flugaanbindung für Magdeburg.

Die Vorteile Cochstedts gegenüber Magdeburg:

Cochstedt ist vollständig neu gebaut und wartet faktisch darauf, auch den Passagierverkehr von Magdeburg mit abwickeln zu können.

Cochstedt kann schon jetzt mehr, als der Magdeburger Flugplatz auch nach einem größeren Ausbau je leisten kann.

Die gravierenden Vorteile gegenüber Magdeburg:

Es gibt keine zeitlichen Beschränkungen für den Flugverkehr in Cochstedt; vierundzwanzig Stunden am Tag, sieben Tage die Woche kann die Abwicklung von Flugverkehr gewährleistet werden. Ein Nachtflugverbot gibt es nicht.

Es können fast alle existierenden Flugzeuggrößen starten und landen; angefangen vom Segelflugzeug, über Luftschiffe bis hin zu vielen Großflugzeugen. Nicht nur für Frachtflugzeuge, wie immer behauptet wird, sondern für alle Geschäftsfelder!

Es gibt aufgrund der günstigen Lage des Flughafens keine Lärmemission zu bestehenden Wohngebieten. Selbst vom neu gebauten Tower (ein richtiger Tower, nicht wie die ungenutzte Miniversion in Magdeburg) kann man gerade einmal die Kirchturmspitzen der nächsten Gemeinde sehen. Fazit: Gerade die intensiven Boden- und Startgeräusche werden nach oben reflektiert und erreichen somit die umliegenden Gemeinden nicht.

In Cochstedt existiert bereits ein neu errichteter, hochmoderner Zollflughafen mit Grenzübergangsstelle. Das dazugehörige Gebäude besitzt daneben Gaststätten, großzügige Sanitäreinrichtungen, Warteflächen und natürlich eine Aussichtsplattform im obersten Geschoß. [Hinweis: Der Innenausbau erfordert noch ca. 1.2 Mio Euro]

Die Länge der Start- und Landebahn beträgt 2500/3100 m; es werden schon jetzt die höchsten Sicherheitsanforderungen erfüllt. Cochstedt besitzt die Genehmigung für den Luftraum Typ D, der ein Präzisionsanflugverfahren ermöglicht (Magdeburg nur Typ F – „bedarfsorientiert“, nur Instrumentenanflugsystem).

Es stehen unmittelbar am Flugplatz Büro- und Boardinghäuser, Parkplätze en gros, Hotels usw. zur Verfügung, weiterhin nahezu unbegrenzt eigenes Bauland, das an Gewerbetreibende vermietet oder verkauft werden kann.

Da alles nagelneu ist (auch die Start- und Landebahn ist völlig neu gebaut worden), stellt sich für uns die Frage, warum denn nun die Stadt Magdeburg größeren Gruppen von Reisenden nicht die Entfernung nach Cochstedt (34 km, mit einem Linienbus in 35 Minuten erreichbar) zumuten möchte.

Es ist dem Steuerzahler nicht zuzumuten, dass in geringer Entfernung zu Cochstedt ein weiterer Flughafen entstehen soll, dessen Aufgabe Cochstedt schon jetzt (und auch später viel besser) übernehmen kann! Eine Lobby scheint sich in Magdeburg mit der Erweiterung eine goldene Nase verdienen zu wollen, egal, ob der Bedarf da ist oder in Magdeburg eine hochsubventionierte Investruine übrig bleibt.

Das verheerende Szenario beim Ausbau des Magdeburger Flugplatzes hatte erst kürzlich der FDP-Politiker Schiefelbein auf den Punkt gebracht: „Wer das will, muss den Bürgern erklären, warum Steuergelder angesichts eines nur 30 Kilometer entfernten top-modernen Airports [Cochstedt] für ein unnötiges Konkurrenz-Projekt aus dem Fenster geworfen werden sollen. Das wäre unverantwortlich. Denn im Augenblick trägt sich noch nicht einmal einer dieser Plätze, geschweige denn zwei.“

Das kann die Bürgerinitiative nur unterstreichen. Denn gerade der Linien- und Charterverkehr, der von Magdeburg mit den größeren Maschinen durchgeführt werden soll und für die auch die 1800m in Magdeburg gebraucht werden, könnte bequem in Cochstedt abgefertigt werden. Das spart dem Land einen großen Batzen Geld, verhindert die Verlärmung der südlichen Stadtteile Magdeburgs und damit auch der drohende Protest der Bewohner, wenn erst mal die großen Brocken fliegen. Nicht zu vergessen der Flughafen Leipzig/Halle, der derzeit nur zu 50 % ausgelastet und in 45 Minuten erreichbar ist.

Das Argument „zu große Entfernung zu Magdeburg“ zieht überhaupt nicht. Die meisten deutschen Städte würden sich die Hände reiben, wenn sie in dieser Nähe einen ausgebauten Flughafen hätten!

Hat nicht erst kürzlich die FMG selbst behauptet, dass Charterreisende auch größere Anfahrtswege in Kauf nehmen? Fliegen wir nicht alle derzeit von Berlin, Hannover oder Leipzig/Halle? Und wie bequem für die Leute, nur gut dreißig Kilometer bis zum Flughafen zu fahren?

Es ist an der Zeit, dass Magdeburger Politiker, anstatt das Geld zu verschwenden, sich auf die wesentlichen Aufgaben der Stadt Magdeburg konzentrieren und vor allem alle kostenträchtigen, uneffektiven und überflüssigen Projekte auf die Notwendigkeit ihrer Realisierung hin zu überprüfen! Und das heißt im Falle des geplanten Ausbaus des Magdeburger Flugplatzes konkret: Was könnte Cochstedt schon jetzt für Magdeburg leisten, und für welche Restmenge an Flug-Aktivitäten müssen wir notwendigerweise nicht noch doppelt Geld investieren?

Dass Cochstedt derzeit in aller Munde ist, haben wir unter anderem persönlichen und politischen Querelen zu verdanken. Was lehrt uns das? Ohne Kontrolle und Prüfmechanismen können sich selbst gutgemeinte Projekte schnell als Boomerang erweisen.

Die Schlussfolgerung: Ohne Prüfung der Planungsgrundlagen läuft der Ausbau des Magdeburger Flugplatzes Gefahr, ein Riesenflop zu werden! Das muss unbedingt verhindert werden! Auch das Land, das von der Seriosität des ursprünglichen Konzeptes ausgegangen war, wurde eines Besseren belehrt: Wenn nicht der letzte Fakt im Konzept geprüft wird, sind unangenehme Folgen unausweichlich!

Foto: Flughafen Cochstedt



9. Medienschlachten – wie Argumente verfälscht werden

Im Rahmen einer Diskussionsrunde in der „Magdeburger Volksstimme“ erschienen im September und Oktober mehrere Zeitungsartikel, die sich auf den Ausbau des Magdeburger Flugplatzes bezogen. Am 02. Oktober 2002 antwortete Flugplatzchef Fechner auf Airport-Gegner, so die Volksstimme.

Obwohl sich unsere Bürgerinitiative wiederholt für den Erhalt des Flugplatzes, aber gegen einen Ausbau ausgesprochen hat, nahm es Herr Fechner mit der Wahrheit nicht so ganz genau. Seine Antworten waren nicht Antworten auf die von uns gestellten Fragen, sondern die Aneinanderreihung einer Vielzahl falscher und populistischer Fakten.

Wir möchten Ihnen an diesem Beispiel stellvertretend vorstellen, wie die Ausbaulobby in Magdeburg argumentiert und für Sie diesen Zeitungsartikel kommentieren.

[Hinweis: Der Artikel befindet sich auf den nächsten Seiten.]

Hier die **Analyse des Artikels**:

Immer dann, wenn Herr Fechner von "Versachlichung der Standortdiskussion" oder von "Fach- und Sachverständnis" der Ausbaubefürworter spricht, sind ihm wieder einmal die Argumente ausgegangen. Anstatt sich auf die Fakten zu konzentrieren (also z.B. auf die Anzahl der Starts und Landungen in den letzten Jahren, die Folgen der neuen Betriebsvorschriften nicht für irgendeinen Flugplatz - sondern für den Magdeburger Flugplatz(!), vom Scheitern eines geplanten Linienfluges), schreibt er sich und seiner Lobby die Wünsche von der Seele. Und diese Märchenträume sollen natürlich die Steuerzahler subventionieren!

Und da spannen sich sogar einige Politiker vor Fechners Karren, die angesichts der niederschmetternden Tatsachen ihr Prestige und ihr sogenanntes Fach- und Sachverständnis zunehmend schwinden sehen... Waren es nicht die bis heute nicht annähernd eingetretenen (und sich als Flop herausgestellten) Prognosen der "Superfachleute", die als Notwendigkeit im Planfeststellungsverfahren dienten?

Zu den Fakten im Artikel:

Allein die Bezeichnung "**Business-Airport**" ist ein schlechter Witz! Obwohl immer weniger Geschäftsleute von hier abfliegen, versucht die FMG umso mehr, den Bürgern das Gegenteil zu suggerieren! Einen "Business-Airport" mit vorrangig Sportflug statt Business-Verkehr gibt es nur einmal in Deutschland (und auf der Welt): nämlich in Magdeburg! Selbst wenn man in den Archiven der großen deutschen Tageszeitungen sucht, erhält man zum Suchbegriff "Business-Airport" in den vergangenen Jahren eine einheitliche Antwort: "keine Treffer".

Wenn Herr Fechner behauptet, dass die Ausbaudebatte Geschäftspartner verunsichert, betreibt er bewusst Polemik. Wenn es tatsächlich solche Geschäftspartner geben würde, hätten diese längst die Linien nach Frankfurt und München aufgebaut. Wer ein Geschäft machen kann, wartet doch damit nicht ab, bis die SLB ausgebaut ist (falls es überhaupt dazu kommt)!

Wir wollen hier noch einmal klarstellen: Die Behauptung, dass der Geschäftsreiseverkehr aufgrund der gesetzlichen Regelungen ab 2005 nicht mehr in Magdeburg durchgeführt

Aus der Magdeburger Volksstimme vom 02.10.2002 Magdeburg, News:
"Flughafen bleibt nur mit Ausbau leistungsfähig"

Der Streit um den Flugplatz-Ausbau ist ein Dauerbrenner, zumal das Geld in den Haushaltskassen immer knapper zu werden scheint. Es gibt Befürworter und Gegner der geplanten Landebahnverlängerung, die im Lokalanzeiger abwechselnd Stellung nehmen. Heute äußert sich der Geschäftsführer der Flughafen GmbH, Peter Fechner.



Geschäftsführer der Flugplatz GmbH Peter Fechner antwortet im Volksstimme-Forum auf Airport-Gegner:

Magdeburg - Die erneute Diskussion um den Flugplatzausbau hat vor allem der Beginn der Grundstücksaufkäufe für die Umverlegung der B71 ausgelöst. Oberbürgermeister Lutz Trümper appellierte an die Flughafen GmbH in einer der letzten Ausgaben, bis zur Mittelfreigabe durch das Land auf diesen Schritt zu verzichten.

Geschäftsführer Peter Fechner: "Grundvoraussetzung für den Ausbau ist das Eigentum an den Grundstücken. Deren Ankäufe hätten zur Einhaltung des Kostenrahmens bereits vor Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beginnen sollen. Wir bereiten derzeit den Grundstückserwerb vor und werden die Ergebnisse dem Stadtrat zur Entscheidung vorlegen."

Um Irritationen zu vermeiden, stellte Fechner fest, dass die Flughafen Magdeburg GmbH im Flughafen Cochstedt auf Grund seiner Anlagengröße und der daraus resultierenden Auslegung auf wesentlich größere Luftfahrzeuge, als das in Magdeburg je der Fall sein wird, keine Konkurrenz sieht. Der Verkehrslandeplatz Magdeburg werde auch nach seiner Erweiterung auf eine Start- und Landebahnlänge von 1800 Meter bei weitem nicht die Anlagengröße des Flughafens Cochstedt erreichen.

Bei einer Versachlichung der Standortdiskussion solle die wesentlich unterschiedliche Anlagenkonfiguration beider Flugplätze Berücksichtigung finden, um die Leistungsfähigkeit des Business-Airports Magdeburg nicht zu gefährden und darüber hinaus Lösungsansätze für die am Standort Cochstedt entstandene Luftverkehrsanlage zu entwickeln.

Wichtig sei, dass die Flugplatzanlage nicht überdimensioniert wird, um ein Steigen der Betriebsaufwendungen ins Unermessliche zu verhindern. Es sei die logische Konsequenz, dass die Verantwortlichen der Stadt sich mehrheitlich für den Erhalt der Leistungsfähigkeit des Flugplatzes Magdeburg ausgesprochen haben. Nicht Lobbyismus, sondern Fach- und Sachverständnis habe sich dabei durchgesetzt. Mit den neuen europäischen Flugbetriebsvorschriften für Luftverkehrsunternehmen, die insbesondere mit mehrmotorigen Flugzeugen bis zu einem maximalen Startgewicht von 5,7 Tonnen und max. 9 Passagieren operieren, verliere der Flugplatz spätestens im Jahr 2005 seine Leistungsfähigkeit. Der Flugplatz müsse dann eine längere Start- und Landebahn vorweisen.

Durch die Nähe zur Universitätsklinik (ca. 5 Minuten Anfahrtszeit) finden immer wieder Ambulanzflüge in Bezug auf Organ- oder Patiententransporte statt. "Magdeburger Unternehmen nutzen von uns vermittelte Luftfahrtunternehmen für individuelle Businessflüge. Das wird ab 2005 mit den dafür eingesetzten Flugzeugen nicht mehr möglich sein", so Fechner.

Des Weiteren werden Geschäftspartner verunsichert, die vom Standort Magdeburg aus Luftverkehrsleistungen anbieten wollen. Fechner: "Nehmen wir die Pragflüge, die auch für den Businessbereich zugänglich gemacht wurden. Erhebliche Schwierigkeiten bereitete dabei das Finden eines Flugzeuges, das den kleinen Flugplatz überhaupt wirtschaftlich nutzen kann. Erst die kurze Flugstrecke zwischen Magdeburg und Prag und eine Gewichtseinschränkung für das eingesetzte Flugzeug brachten die Chance zur Einführung von für die Bürger attraktiven Luftverkehrsleistungen."

Fakt sei, dass mit diesem Produkt am Standort Magdeburg gemeinsam mit einem Reiseveranstalter ein neues Angebot für den Luftverkehrmarkt entwickelt wurde. Das erzeugte am Fachmarkt bundesweit Aufmerksamkeit. Da dieses Konzept erfolgreich sei, beabsichtige der Reiseveranstalter weitere Angebote wie z.B. Paris und Budapest zu entwickeln. Um marktgerechte Preise anbieten zu können benötige er dazu Flugzeuge, die ohne Gewichtseinschränkungen am Flugplatz starten und landen können. Fechner: "Dies ist nur möglich, wenn die Start- und Landebahn verlängert wird."

Das durch diese Aktivitäten Arbeitsplätze entstehen ist eine Tatsache, die man außerdem nicht wegdiskutieren kann. Ein Grund mehr, neben dem Erhalt von Arbeitsplätzen am Flugplatz die Leistungsfähigkeit der Magdeburger Luftverkehrsanlage zu sichern, um in Folge Betriebskostenzuschüsse verringern zu können.

Die zukünftige Entwicklung der Flugplatzanlage gemäß der Planfeststellung nebst Umweltverträglichkeitsgutachten finde unter Berücksichtigung von Raumordnungs- und Stadtentwicklungsaspekten statt.

Im Flächennutzungsplan der Stadt werde dies deutlich zum Ausdruck gebracht. Fechner: "Insbesondere die Fluglärmproblematik prüfte das Regierungspräsidium sehr tief. Dabei wurden härtere Maßstäbe angelegt, als das in Deutschland bei Ausbaurvorhaben von Flugplätzen sonst der Fall ist."

Darüber hinaus habe die Flughafen GmbH zur Vermeidung von Fluglärm insbesondere durch einmotorige Flugzeuge, die mit Abstand auch weiterhin das Geschehen am Flugplatz bestimmen werden, optimierte Anflugverfahren entwickelt.

Diese werden genau dann möglich, wenn die Start- und Landebahn um 800 Meter nach Westen verlängert werde. "Bei der Diskussion kommt die Tatsache zu kurz, dass in Magdeburg eine kontinuierliche Entwicklung stattgefunden hat. Hier entsteht eine Luftverkehrsanlage, die durch Einbindung notwendiger Investitionsmittel am Bedarf orientiert weiterentwickelt wird", so Fechner.

Von Matthias Fricke (LRMD)

werden kann, ist grundlegend falsch! Es ist ein vorgeschobenes Argument der FMG, die uns nun schon seit Jahren weismachen will, dass die Existenz des Flugplatzes bedroht ist! Wer so argumentiert, ist hochgradig verantwortungslos und scheut keine Skrupel, der Bevölkerung die Unwahrheit zu sagen und die Magdeburger Stadträte mit diesem Argument zu erpressen. Es geht der FMG nicht um den Geschäftsreiseverkehr, sondern um eine solche Erweiterung des Flugplatzes, der den Urlauberflugverkehr ab Magdeburg ermöglicht:

Wir haben es noch gut im Ohr, was uns die FMG im Planfeststellungsverfahren schrieb: „Bei dem Szenario Programm 2000 [was bereits umgesetzt ist] werden sich die heute eingesetzten Flugzeugtypen, da keine Änderung an den physischen Komponenten des derzeit tatsächlich genutzten Start- und Landebahnsystems vorgenommen werden, nicht ändern.“ Warum behauptet Herr Fechner heute auf einmal das Gegenteil? Weil er unter allen Umständen verschweigen will, dass die Erweiterung eigens für die vierstrahligen Urlaubermaschinen (120-Sitzer) gebaut werden soll! Das größte Transportflugzeug der Bundeswehr (Transall) startet und landet in Magdeburg regelmäßig! Und Herr Fechner erzählt uns das Märchen, dass gerade die kleineren der hier in Magdeburg verkehrenden Propellermaschinen zukünftig nicht mehr starten und landen können!

Wenn Herr Fechner von *europäischen* Flugbetriebsvorschriften spricht, meint er die *deutsche* Vorschrift JAR-OPS 1 ! Denn dass diese Vorschrift europäisches Recht *sei*, ist eine Falschaussage Fechners. Dass die Jar Ops 1 europäisches Recht *wird*, ist derzeit unwahrscheinlicher als eine zukünftige einheitliche europäische Flugbenzinbesteuerung! In diesem Zusammenhang muss auch gesagt werden, dass es sich bei der Jar Ops 1 um eine Vorschrift handelt, die sich ausschließlich auf den gewerblichen Verkehr auswirkt und überhaupt nicht an Flugplatzbetreiber gerichtet ist.

Trotzdem setzt Herr Fechner diese Vorschrift nur allzu gerne als Totschlagargument ein, vor allem dann, wenn der Flugverkehr am Flugplatz Magdeburg trotz aller Prognosen stark rückläufig ist.

Herr Fechner prognostiziert in der Volksstimme zunächst, dass der Flugplatz für 2-motorige Flugzeuge seine Leistungsfähigkeit verliert. Am Ende des Beitrages erwähnt Fechner jedoch, dass gerade einmotorige Flugzeuge auch weiterhin das Geschehen am Flugplatz dominieren werden. Weiß Herr Fechner eigentlich, was er der Öffentlichkeit weiszumachen versucht?

Die Behauptung, dass der Flugplatz ab 2005 eine längere SLB für zweimotorige Flugzeuge vorweisen muss, ist falsch und geradezu absurd! Wenn er sich mit den flugplatzrelevanten Fakten nicht auskennt, sollte er schnell das Bundesluftfahrtamt in Braunschweig anrufen und sich dort die notwendigen Informationen besorgen! Wer wie Herr Fechner die Politiker und die Bevölkerung mit frei erfundenen Fakten bewusst falsch informiert, ist der Geschäftsführer eines Flugplatzes nicht würdig!

Wer ausgerechnet im Zusammenhang mit den Pragflügen von "Businessverkehr" spricht, dem scheint jede Realität abhanden gekommen zu sein! Dieser Argumentation folgend müsste Herr Fechner auch alle Urlaubermaschinen nach Mallorca als "Businessverkehr" bezeichnen, nur weil vielleicht ein Unternehmer Urlaub in der Südsee verbringen will!

Seit 1996 spricht die FMG immer wieder vom "steigenden Bedarfsdruck". Das einzige, was seitdem gestiegen ist, sind die neu konstruierten Ausbaubegründungen fern jeder Vernunft. Statt sich der Realität zu stellen und zu erklären, warum immer noch keine der damals geplanten Linienflüge stattfinden, wird die FMG nicht müde, von irgendwelchem und nicht nachvollziehbaren, *zukünftigen* Flugverkehr zu reden! Ist dann die Zeit der versprochenen Flüge endlich ran, stellt man immer wieder fest: Blase geplatzt! Wie lange sollen wir denn nun noch auf die Linienflüge für die Geschäftsleute warten, Herr Fechner? Geplant waren sie doch seit 1998 und mit solchen Flugzeugtypen, für die es auch nach 2004 keine Beeinträchtigungen geben wird! Warum erwähnt Herr Fechner mit keinem einzigen Wort diese Tatsachen im Volksstimme-Artikel?

Schlimmer noch: Herr Fechner erfindet das Problem, dass sich künftig keine Flugzeuge für den Business-Verkehr finden lassen würden. In Wirklichkeit finden sich keine Geschäftsleute für die bereitgestellten Flugzeuge! Nach dem Flop des Linienflugs wurde sogar im letzten Jahr das extra für die "Flugbörse" (Herrn Fechners Beschreibung für gescheiterten Linienverkehr) bereit gestellte Flugzeug in Ermangelung der Auslastung vom Magdeburger Flugplatz abgezogen. Wer veräppelt hier eigentlich wen?

Wenn Herr Fechner von marktgerechten Preisen für den Charterflug spricht, sollte er nicht vergessen zu erwähnen, dass dieses Segment auch von Cochstedt oder Halle/Leipzig viel besser erfüllt und mit viel geringerem Aufwand und vor allem kleineren Preisen arrangiert werden könnte. Extra für den *Urlauberverkehr* den benachbarten Flugplatz Magdeburg *mit Steuergeldern auszubauen*, halten wir angesichts leerer Haushaltskassen und der durch die Flutkatastrophe verursachten Folgen für gewissen- und instinktlos. Eine riesige Steuerverschwendung, die volkswirtschaftlichen großen Schaden bedeutet und das Image von Magdeburg der Lächerlichkeit preisgibt.

Das Argument „Arbeitsplätze“ sollte Herr Fechner erst gar nicht erwähnen! Während man auf vielen Flugplätzen in Deutschland mit mehr Flugbewegungen als in Magdeburg vor allem insbesondere ohne überbezahltem Geschäftsführer, Assistenten usw. auskommt, wäre in diesem Zusammenhang nur noch soviel zu sagen: Die FMG will bis 2015 (dem Jahr, in dem angeblich jedes Jahr zig Tausende im Linienflug nach München, Frankfurt, Köln, Stuttgart und sonst wohin fliegen) ihre Mitarbeiterzahl um 12 (zwölf) steigern. Müßig zu erwähnen (und umso mehr makaber): von den zwölf neuen Arbeitsplätzen bis zum Jahr 2015 sind die meisten davon Teilzeitarbeitsplätze [sprich: 630-Mark-Jobs]!

Herr Fechner scheint noch nicht in der Marktwirtschaft angekommen zu sein und verwechselt bewusst ökonomische und marktwirtschaftliche Mechanismen. Wenn kein Bedarf da ist, bedeutet eine Anpassung an die Leistungsfähigkeit streng genommen die sofortige Einstellung des Flugplatzbetriebes! Wenn sich jeder Betrieb wirtschaftlich so verhält wie die FMG, wären Pleiten vorprogrammiert! Nur Millionenzahlungen durch den Steuerzahler erhalten den Flugbetrieb in Magdeburg derzeit aufrecht!

Statt von fiktivem Flugverkehr oder Business-Märchen zu erzählen, **sollte sich Herr Fechner folgende Fragen beantworten:**

1. Wie viele der von Ihnen geplanten Flüge nach Karlsbad bzw. nach Prag fanden in diesem Jahr tatsächlich statt?
2. Ist es richtig, dass, wie von Ihnen in der Volksstimme berichtet, das Flugplatzfest wegen der Pragflüge ausfallen musste?
3. Ist es richtig, dass der neuerdings von der FMG geplante Linienverkehr erst ab dem Jahr 2003 und mit solchen Flugzeugmustern geplant ist, die auch nach dem Jahr 2004 in Magdeburg ohne Einschränkung starten und landen können?
4. Ist es richtig, dass die Compass Air Charter, die im letzten Jahr noch mit einer sogenannten Flugbörse geschäftsreisende Flugwillige beförderte, das Flugzeug mangels eines Bedarfs wieder vom Flugplatz Magdeburg abgezogen hat?
5. Ist es richtig, dass Jets, die bereits jetzt in Magdeburg starten und landen können, dieses auch nach 2004 ohne Einschränkung könnten?
6. Ist es richtig, dass der Anteil an gewerblichem Verkehr in Magdeburg rückläufig ist und die Starts und Landungen des gewerblichen Verkehrs wesentlich geringer sind gegenüber dem Sportflugverkehr?
7. Wie groß ist derzeit der Anteil des gewerblichen Verkehrs in Relation zu der Gesamtzahl der Starts und Landungen am Flugplatz Magdeburg?
8. Wie viel Prozent der bisher in 2002 gestarteten und gelandeten Flugzeuge könnten aufgrund Ihrer Bauart nach 2004 nicht mehr den Flugplatz Magdeburg anfliegen?
9. Wie viel Prozent der bisher in 2002 startenden und landenden Flugzeuge hätten aufgrund Ihrer Bauart nach 2004 nicht mehr den Flugplatz Magdeburg anfliegen können, weil die tatsächlichen Bedingungen an dem jeweiligen Tag (Temperatur, vereiste Landebahn, Kontaminierung etc.) dieses nicht zuließen?
10. Von welchen Fluggesellschaften liegen Absichtserklärungen vor, ab nächstem Jahr Linienflug in dem Maße zu eröffnen, wie dies in der mittel- und langfristigen Unternehmensplanung der FMG zugrunde gelegt wurde?
11. In Ihrer mittel- und langfristigen Unternehmensplanung bilden die ab 2003 geplanten Linienflüge das Gros der hinzukommenden Flugbewegungen. Die Gutachter Rothengatter und Mandelbrot ermittelten in ihrem Gutachten jedoch fast ausschließlich Charterverkehr als hinzukommenden Flugverkehr. Wie erklären Sie sich diese Diskrepanz?

12. In welcher Flugbetriebsvorschrift steht, dass die *Flugplätze* ihre Start- und Landebahn *erweitern müssen*?
13. Erläutern Sie uns bitte die Begriffe "Business-Airport" und "individuelle Businessflüge" im Zusammenhang mit dem Magdeburger Verkehrslandeplatz!
14. Erklären Sie uns, warum Ferienflüge nach Prag und Mallorca usw. von Ihnen als Geschäftsreisen bezeichnet werden! Kann es in diesem Zusammenhang den Grund geben, dass einige "Geschäfts"leute auf Steuerzahlerkosten ein Riesen"geschäft" machen oder aber etwa besser gestellten Bürgern diese Urlaubsreisen irrtümlich als "Geschäftsreisen" von der Steuer absetzen wollen?

Noch viele weitere Fragen könnten gestellt werden, um die Märchen von Herrn Fechner und seiner arbeitsplatzstützenden Klientel zu entlarven!

Es ist für unsere Stadt und das Land das Beste, wenn Verkehrsminister Daehre bei seiner Aussage bleibt, dass Herr Fechner dem Land schwarze Zahlen nachweisen muss, bevor das Land der Geldgeber für den Ausbau wird!

10. Das aktuellste Gutachten mit Aussagen zur Zukunft beider Flugplätze

Einen Tag vor der letzten Landtagswahl stellte die Vorgängerregierung ein Gutachten vor, welches sie für ihr angekündigtes Flugplatzkonzept für Sachsen-Anhalt als Entscheidungsgrundlage angefordert hatte. Dieses Gutachten wird gegenwärtig sowohl von der Regierung als auch von Opposition als objektiv eingeschätzt.

Wir wollen im folgenden aus dem Kapitel 10 („Fazit“) ungekürzt den interessanten Punkt „Handlungsoptionen“ vorstellen. Anschließend haben wir einige Sätze aus dem Gutachten zitiert, die grundlegende Aussagen in Hinblick auf die unnötige Erweiterung des Magdeburger Verkehrslandeplatzes darstellen.

10.3 Handlungsoptionen

Basierend auf den Ergebnissen der verkehrlichen und regionalwirtschaftlichen Analysen werden die nachfolgenden Handlungswege aufgezeigt, wobei es sich bei Punkt 2 und 3 um Handlungsalternativen handelt während die Punkte 1 und 4 vorrangig und von empfehlendem Charakter sind:

1. Focus-Konzept

Sachsen-Anhalt konzentriert sich auf den Flughafen Leipzig/Halle und den damit verbundenen regionalen Entwicklungschancen entlang des Infrastrukturkorridors Leipzig - Halle - Magdeburg. Eine weitere, überregional bedeutsame luftverkehrliche Anbindung im Sinne der Einrichtung von Linien- oder Charterverkehrsverbindungen erfolgt aufgrund der guten Erreichbarkeit der umliegenden internationalen Verkehrsflughäfen in Berlin und Hannover nicht. Auf eine mögliche Entwicklung im Regionalluftverkehr wird verzichtet, potentiell hierdurch zur Verfügung stehende Finanzmittel sind für die Verbesserung der landseitigen Verkehrsinfrastruktur einzusetzen. Der Verkehrslandeplatz Magdeburg bleibt bestehen und für den Standort Cochstedt wird eine privatrechtliche Lösung weiter verfolgt. Für diesen Zeitraum von maximal vier Jahren sollte das Land die notwendigen Mittel zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur am Standort Cochstedt bereitstellen. Kann innerhalb dieses Zeitraumes kein privater Investor für die Übernahme des Verkehrsflughafens gefunden werden, dann ist die Auflassung des Verkehrsflughafens angezeigt.

2. Regio-Konzept

Unter der Bedingung einer starken wirtschaftlichen Entwicklung im südlichen Raum Magdeburgs und in der Region um Cochstedt wird der Standort Cochstedt neben den für das Land Sachsen-Anhalt bedeutsamen internationalen Verkehrsflughäfen Leipzig/Halle, Hannover und in Berlin als weiterer Zugangspunkt zum Luftverkehr vorgeschlagen. Um die für den Standort Cochstedt notwendige originäre Nachfrage zu schaffen, sind die Landesmittel für Wirtschaftsförderung zur Ansiedlung von Unternehmen im Raum Aschersleben-Staßfurt zu konzentrieren, so daß eine Keimzelle der soliden wirtschaftlichen Entwicklung entsteht. Darüber hinaus sind auch hohe private Investitionen im Raum Cochstedt notwendig. Für den Standort Cochstedt ist eine privatrechtliche Lösung eindeutig vorzuziehen, jedoch ist im Rahmen einer Sicherstellung öffentlicher Interessen (z.B. Angebotsförderung von Luftverkehrsverbindungen) eine Zusammenarbeit der öffentlichen Hand mit einem privaten Betreiber des Standortes vorstellbar (Public-Private-Partnership mit überwiegend privatem Charakter). Die Stadt Magdeburg müßte im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Namensgebung des Flugplatzes) sowie mittels einer direkten Anbindung durch den öffentlichen Nahverkehr (Bus-Shuttle) unterstützend eingreifen sowie die vollständige Auflassung des Standortes Magdeburg

veranlassen. Die Umsetzung dieses 'Regio-Konzeptes' macht einen breiten politischen Konsens unabdingbar.

3. City-Konzept

Wenn eine zusätzliche Verbesserung der luftverkehrlichen Erreichbarkeit, d.h. eine über die umliegenden internationalen Verkehrsflughäfen hinausgehende luftverkehrliche Erschließung des Landes Sachsen-Anhalt, gewollt ist, so kann dies mit dem „CityKonzept“ erreicht werden. Dieses umfaßt eine Standort- bzw. Wirtschaftsförderung durch den Ausbau des Flugplatzes Magdeburg im Umfang des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses, das ferner auch als flankierende Image-Maßnahme zur Vermarktung des Landes sowie der Landeshauptstadt angesehen werden kann. Damit entfällt allerdings für das Land die wirtschaftliche Grundlage zur Aufrechterhaltung des Standortes Cochstedt. Eine privatrechtliche Lösung für Cochstedt im Sinne der Darstellungen des Landesentwicklungsplanes als Gewerbe- und Industriegebiet mit der Besonderheit eines eigenen Flughafens muß dabei nicht ausgeschlossen werden. Für diesen Zeitraum von maximal vier Jahren sollte das Land die notwendigen Mittel zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur am Standort Cochstedt bereitstellen. Kann innerhalb dieses Zeitraumes kein privater Investor für die Übernahme des Verkehrsflughafens gefunden werden, dann ist die Auflassung des Verkehrsflughafens angezeigt. Die Umsetzung dieses 'City-konzeptes' macht einen breiten politischen Konsens erforderlich.

4. Ergänzender Bedarf

Neben dem Standort Magdeburg besteht im Lande aus verkehrlicher Sicht Bedarf für vier weitere Verkehrslandeplätze in den Räumen Dessau/Zerbst, Halle/Merseburg, Stendal sowie Wernigerode/Ballenstedt. Aus regionalwirtschaftlicher Sicht wird für den Raum Dessau/Zerbst empfohlen, lediglich den Standort Dessau beizubehalten, jedoch keine Landesmittel für eine Weiterentwicklung zur Verfügung zu stellen. Im Raum Halle/Merseburg wird auf Grund der Nähe zum internationalen Flughafen Leipzig/Halle aus regionalwirtschaftlichen Aspekten keine Notwendigkeit gesehen, weitere Luftverkehrsstandorte mit Unterstützung des Landes zu entwickeln. Aus regionalwirtschaftlicher Sicht sind die Standorte Stendal und Wernigerode auf Grund ihrer Erschließungsfunktion für die peripher gelegenen Regionen zu unterstützen. Bei einer Entwicklung des Standortes Wernigerode sprechen sowohl verkehrliche als auch regionalwirtschaftliche Aspekte für ein länderübergreifendes Engagement von Sachsen-Anhalt und Niedersachsen. im Falle einer Realisierung von Berlin-International am Standort Stendal und der Öffnung dieses neuen Standortes auch für die allgemeine Luftfahrt kann dem Standort Borstel, wenn eine Auflassung nicht erfolgt, der Status eines Sonderlandeplatzes zuerkannt werden. Für alle weiteren untersuchten Standorte besteht weder aus regionalwirtschaftlicher noch aus verkehrlicher Sicht eine Notwendigkeit zur Beibehaltung des Status als Verkehrslandeplatz bzw. zu deren Ausbau. Aufgrund ihrer überwiegenden Bedeutung für die private Luftfahrt sind sie als Sonderlandeplätze zu betreiben.

Aussagen aus dem Gutachterentwurf des Flugplatzkonzept (Zitate):

„Die Verbesserung der Erreichbarkeit des Landes Sachsen-Anhalt ändert sich somit durch eine im Land selbst existierende Reisemöglichkeit per Flugzeug nicht einschneidend.“

„Die zeitliche Erreichbarkeit eines Luftverkehrsstandortes ist prinzipiell kein quantitatives Qualitätsmerkmal für die Erreichbarkeit der Region allein, ...“

„Generell zeigt sich, dass durch die einzelnen Maßnahmen sich die Gesamtzeit für sämtliche Reisen mit dem Flugzeug, die ihren Ausgangspunkt oder ihr Ziel in Sachsen-Anhalt haben, im Mittel nur in einer Größenordnung von 4%-6% verringert.“

„Insgesamt verbessert sich die Erreichbarkeit für das Land Sachsen-Anhalt durch den Ausbau der landseitigen Verkehrsanbindung zu den umliegenden Flughäfen stärker als durch einen im Lande selbst gelegenen Verkehrsflughafen.“

„Die bessere [verkehrliche] Erreichbarkeit [des ausgebauten Flugplatzes Magdeburg gegenüber dem Cochstedter Flughafen] würde für eine größere Verkehrsnachfrage sorgen. Dieses wird sich aber aufgrund des auf lange Sicht sehr geringen Linienangebotes primär auf den Charterbereich beziehen. Es ist bekannt, daß Charterreisende nahe gelegene Flughäfen vorziehen, bei deren Nichtverfügbarkeit aber darüber hinaus bereit sind, Anreisezeiten von 1 bis 2 Stunden – und im Falle von Billigflügen auch darüber hinaus – in Kauf zu nehmen. Auch ist zu sehen, daß die wirtschaftlichen Impulse aus dem reinen Ferienreiseverkehr begrenzt sind.“

„Mit Hilfe verbesserter Verbindungen zum internationalen Flughafen Leipzig/Halle lassen sich weitaus größere Effekte für die Bewohner Sachsen-Anhalts erzielen als durch eine Dezentralisierung des Flughafenangebots. Ferner erfordert die öffentliche Unterstützung verbesserter Anbindungen an den internationalen Flughafen weniger Mittel als dies für den Ausbau und die Vorhaltung weiterer Regionalflughäfen erforderlich wäre.“

Allein diese Aussagen untermauern noch einmal deutlich das von den Gutachtern favorisierte Focus-Konzept:

Kein Ausbau in Magdeburg und Wiederinbetriebnahme des Cochstedter Flughafens!

Verschwendungssucht bei Aufbau Ost - Großflughäfen ohne Passagiere

Bericht: Johannes Höflich

ARD-Monitor 496 vom 21.11.2002

Sonia Mikich: "Sparen ist geil, hab ich gelernt - Geiz ist gut. Und Prestigeprojekte? Die sind doch der Größenwahn von gestern.

In Mecklenburg-Vorpommern wurden drei Großflughäfen gebaut. Für, nun ja, 1,8 Millionen Einwohner. Sie sollten Arbeitsplätze schaffen, sie rissen stattdessen tiefe Löcher in die Staatskasse.

Bis heute sind sie Zuschussgeschäfte. Angesichts leerer Kassen und Steuererhöhungen eine Frage an rot-rot in Meck-Pom: Wer bremst endlich den Höhenflug?"



Geldverschwendung leicht gemacht. Das geht mit neuen Flughäfen besonders gut, denn dafür fließen üppige Subventionen. Allein in Mecklenburg-Vorpommern wurden von der damaligen CDU-FDP Regierung gleich drei Projekte großzügig gefördert.

Zum Beispiel Schwerin-Parchim, eine ehemalige Militäranlage. Mit über 25 Millionen Euro an Fördergeldern wurde sie seit 1994 von der großen Koalition dann zu einem Prestigeobjekt ausgebaut.

So wurde das Vorfeld komplett renoviert, die gesamte Anlage auf internationalen Standard getrimmt.

Dazu gehört natürlich auch eine moderne Sicherheitsausstattung. Der Flughafen verfügt sogar über eine Nachtfluggenehmigung. Das alles erfüllt den Geschäftsführer mit Stolz.

Wolfram Stegmann, Flughafen Schwerin-Parchim:

"Derzeit können also alle Luftfahrzeuge landen, die es eigentlich auf der Welt gibt. Einschließlich Boeing 747, Airbus A310, 320, 340. Eigentlich alles was gang und gäbe ist und womit auch Fracht transportiert werden kann. Passagiere selbstverständlich auch."

Selbstverständlich wurde für die riesige Anlage auch ein neues, großzügiges, Passagierterminal gebaut. Als wir es am Vormittag besichtigen, ist jedoch nichts los.

Reporter: "Guten Tag. Ich möchte heute hier abfliegen. Wohin kann ich denn jetzt fliegen?"



Frau am Schalter: "Also heute geht gar kein Flug."

Reporter: "Gar nichts?"

Frau am Schalter: "Nein."

Reporter: "Haben Sie denn hier so regelmäßige Verbindungen. Lufthansa oder so?"

Frau am Schalter: "Nein."

In Wirklichkeit landen und starten auf dem Vorzeigeflughafen pro Woche nur ein paar Frachtflüge. Dazu vielleicht einige Privatflieger. Das war's.

Auch die 350 neuen Parkplätze braucht niemand. Kürzlich wurde deshalb, diesmal von der rot-roten Landesregierung, die Privatisierung eingeleitet. Zum Schleuderpreis. Was soll's, der Bürger zahlt's ja.

Rund 1,8 Millionen Einwohner hat das von Landwirtschaft geprägte Bundesland. Drei



Flughäfen - ist das nicht etwas übertrieben? Wir fahren weiter nach Neubrandenburg.

Man hat uns eigens gebeten mittwochs gegen 14 Uhr zu kommen. Denn dann sind gleich zwei Düsenflugzeuge zu sehen. Die Landung eines Jets ist hier noch immer etwas ganz besonderes und zieht Schaulustige an. Doch wer das Schauspiel jetzt noch live erleben will, kommt zu spät. Zum Winterflugplan wurde der gesamte Charterflugverkehr eingestellt. Und im Alltag steht das schmucke neue Terminal meist leer.

Aber vielleicht kann man ja per Linie von Neubrandenburg aus in andere Städte fliegen.

Reporter: "Kann ich nach Berlin fliegen?"

Frau am Schalter: "Sie können nur nach München fliegen, von hier aus."

Reporter: "Nach München. Wie oft die Woche?"

Frau am Schalter: "Dreimal die Woche."

Reporter: "Was für eine Maschine ist das?"

Frau am Schalter: "Das ist ne Metro-Line von der Firma Regio-Air."

Dreimal die Woche ein Kleinflugzeug mit 18 Sitzplätzen, der gesamte Linienflugverkehr: Für die Geschäftsleitung kein großes Problem.



Peter Bassler, Flughafen Neubrandenburg: "Bei den Investitionen sind rund 12,7 Millionen für den Bau von Vorfeld-Erschließung der Straße und Terminal investiert worden."

Reporter: "Und die kamen aus Steuergeldern?"

Peter Bassler, Flughafen Neubrandenburg: "Die kamen aus Steuergeldern."

Im SPD geführten Wirtschaftsministerium des Bundeslandes schiebt man die Verantwortung auf die vorherigen Regierungen. Das Geld ist längst verbaut. Dumm gelaufen.

Reinhard Meyer, Staatssekretär Wirtschaftsministerium: "Das man sicherlich nicht mit allem zufrieden sein konnte, gebe ich gerne zu. Dann ist es natürlich so, dass man, wenn man Investitionsentscheidungen trifft, die hier zu Beginn der 90er, Mitte 90er Jahre getroffen worden sind, das die ein gewisses Risiko bergen ist vollkommen klar."



Was hat die rot-rote Landesregierung aus der Steuergeldverschwendung gelernt? Wir schauen uns den Flughafen Rostock an.

Hier präsentiert man sich gern mit gut gefüllten Abfertigungshallen und Betriebsamkeit an den Schaltern. Doch die gibt es nur beim Charterverkehr ein paar Mal pro Woche. Der wichtige Linienverkehr läuft auch hier nur spärlich.

Im aktuellen Winterflugplan werden nur Verbindungen nach Nürnberg und München angeboten. Sonst nichts. Und damit die Maschine überhaupt nach München fliegt, müssen wieder Subventionen gezahlt werden. 1,6 Millionen Euro allein in diesem Jahr.

Wie schnell die Träume von neuen Luftdrehkreuzen mitunter platzen, zeigt der Flughafen Cochstedt in Sachsen Anhalt über den Monitor schon einmal berichtete. Der hochmoderne Tower ist wie der ganze Flughafen geschlossen. Eigentlich sollten hier ja Jumbos landen, doch in Wirklichkeit wurden rund 40 Millionen Euro Steuergelder sinnlos verschleudert.

Artikel aus der Magdeburger Volksstimme vom 27.03.2001

Fehlinvestition oder Anlaufschwierigkeiten? - Menschenleeres Terminal: Statt Flieger kommen Busse

Das 1,8 Millionen Mark teure gläserne Terminal auf dem Flugplatz ist eineinhalb Jahre alt. Von "Leben in der Bude" kann jedoch nicht die Rede sein. Ein Automatenhersteller zog sich zurück, weil keiner das Angebot nutzte. Auch eine Flugfirma, der einzige Terminal-Mieter, zog kurzfristig aus. Es war im Winter nicht geheizt.



Beyendorfer Grund.

Im Oktober 1999 wurde das gläserne Abfertigungsgebäude auf dem Flugplatz (Terminal) eingeweiht. Seitdem nutzen das Schmuckstück Künstler für Ausstellungen, Firmen für



Marketingveranstaltungen und Unternehmen für Weiterbildungen. Nur seinem eigentlichen Zweck wird das 1,8 Millionen Mark teure Terminal eher selten gerecht. Kritiker behaupten: Das Terminal ist eine Fehlinvestition.

Flugplatz-Chef Peter Fechner: "Das stimmt nicht. 4000 Passagiere sind 2000 abgefertigt worden. Wenn man bedenkt, dass es noch keinen Linienverkehr gibt, kann man mit dieser Zahl sehr zufrieden sein." Und überhaupt: Das Gebäude sei in erster Linie für die Sicherheit der Passagiere da.

Trotz seiner "Zufriedenheit" präsentiert der Flugplatz-Chef eine neue Idee, um das "Glashaus" besser auszulasten: Es soll Treffpunkt für Reisebusse werden. Fechner: "Das ist ein guter Standort für Bürger aus dem Umland. Ein Busunternehmen nutzt das schon."

Damit es den Reisenden auch gut geht, wurde jetzt von der Flughafen GmbH eine Cateringfirma mit der Versorgung beauftragt. 1999 war das anders. Da waren drei Imbiss-Automaten aufgestellt worden, die aber jüngst von der Firma abgeschraubt wurden. Grund: Bei den Cola-Büchsen soll schon das Verfallsdatum überschritten sein, ohne dass auch nur einer der "4000 Passagiere" den Automaten angeguckt hatte. Sie stehen jetzt im Tower von Cochstedt.

Fechner wusste gestern zunächst nichts vom "Verschwinden der Automaten". Nachdem er im eigenen Haus nachgefragt hatte, sagte er: "Wir werden eine andere Automatenfirma für diesen Service einsetzen. Im Vordergrund steht die Sicherheit der Passagiere. Nur deshalb ist das Terminal ja gebaut worden." Er versuche "nur nebenbei" auch Alternativen für die Nutzung zu finden. Mit zunehmenden Flugbewegungen werden diese wieder zurückgefahren.

Zurzeit, beteuert Fechner, seien die Betriebskosten gedeckt. So zahle eine Magdeburger Flugfirma Miete für die Nutzung eines Abfertigungsschalters. Richtig ist, die Flugfirma hat tatsächlich einen Jahresvertrag unterschrieben, seit Oktober aber residiert sie gar nicht mehr

im Terminal. Grund: Das Gebäude kann nur mit einem enormen Kostenaufwand beheizt werden, weil die Wände aus Glas sind. Ein Durchheizen würde 36000 Mark kosten. Piloten meinen, dass die Konstruktion eher für Flugplätze in Portugal oder Spanien geeignet ist. Zu allem Übel müssen es die Mitarbeiter der Flugfirma im Sommer bei Temperaturen um 40 Grad Celsius aushalten. Eine Klimaanlage wäre ebenfalls zu teuer. Peter Fechner: "Wir werden jetzt einen Raum für die Firma einrichten, den wir heizen können."

Die Flughafen GmbH gehört zu 100 Prozent der Stadt. Laut Stellenplan hat die Firma 16 Angestellte und zwei Berater bei etwa 21000 Flugbewegungen im Jahr. Ein Vergleich: Stendal-Borstel hat vier Angestellte mit rund 28000 Flugbewegungen.

Von Matthias Fricke (LRMD)