



Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach, Flugplatz, 63329 Egelsbach
Telefon 06103/9418-0, Telefax 06103/941818
www.egelsbach-airport.com, fly@egelsbach-airport.com

Presseinformation

26. November 2008

Flugplatz-Gremien ebnen einstimmig Weg für Einstieg von Privaten

Der Flugplatz Frankfurt-Egelsbach soll zu einer modernen Einrichtung mit Instrumentenflugbetrieb und einem Schwerpunkt in der Business-Aviation ausgebaut werden. Am Mittwoch berieten Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung des Betreibers über eine Entwicklungsstudie, deren Vorzugsvariante ein instrumentengestütztes An- und Abflugverfahren (IFR-Verfahren), die Verlängerung der Start- und Landebahn um etwa 270 Meter nach Westen sowie eine Erhöhung der Flugzeugtonnage von 20 auf maximal 25 Tonnen vorsieht. Dadurch würden die Möglichkeiten für den Geschäftsreiseverkehr wesentlich verbessert. Die Kosten für das ambitionierte Vorhaben liegen bei gut 30 Millionen Euro. Das Geld würde von privaten Investoren kommen, die Interesse am Einstieg in die Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach (HFG) bekundet haben.

Der Flugplatzbetreiber führt Verhandlungen mit der Corovest Ltd. und der NetJets Inc., die bereit sind, zeitnah Geschäftsanteile der HFG zu erwerben. Beide Unternehmen sind strategische Investoren, denen an einem langfristigen Engagement in Egelsbach gelegen ist. Corovest ist als Eigentümer, Miteigentümer und Betreiber von Flughäfen weltweit tätig und hat seinen Sitz in London. NetJets ist der international größte Business-Luftfahrtbetrieb und gehört dem US-Unternehmer Warren Buffet. Ein Einstieg der Privaten wäre ein Königsweg, um den Flugplatz als hochwertigen Standort für die Business-Aviation und für flugaffines Gewerbe zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Mit dem Ausbauprojekt würde der Flugplatz Frankfurt-Egelsbach eine neue Ära einleiten. Derzeit machen der Gesellschaft Liquiditätsprobleme zu schaffen. Sie resultieren aus Mehrkosten, die durch die seinerzeitige Pistenverlängerung (Inbetriebnahme 2004) entstanden sind, und notwendigen Investitionen in die Infrastruktur infolge behördlicher Auflagen (Brandschutz und Sicherheitstechnik). Außerdem werden rund 7,8 Millionen Euro für anstehende Sanierungen von Flugbetriebsflächen und Gebäuden benötigt. Die Gelder können durch die Einnahmen aus dem laufenden Betrieb aber nicht aufgebracht werden. Der Flugplatz Frankfurt-Egelsbach ist damit in die gleiche Situation geraten, in der sich sämtliche anderen Regionalflugplätze bereits seit vielen Jahren befinden. Sie sind auf Kapitalzuführungen ihrer Gesellschafter, häufig die öffentliche Hand, angewiesen, um ihre Aufgaben erfüllen können.

Frankfurt-Egelsbach benötigt in diesem Jahr noch rund 500.000 Euro, um über die Runden zu kommen. In den HFG-Gremien besteht Konsens, dass die Gesellschafter - die KVVG Kreisversorgungsbeteiligungsgesellschaft (39,22 Prozent Geschäftsanteile), die SOH Stadtwerke Offenbach Holding GmbH (33,44 Prozent), die Gemeinde Egelsbach (11,01 Prozent), die Stadt Langen (9,44 Prozent) sowie die Stadtwerke Langen GmbH (6,89 Prozent) – die Summe anteilig zur Verfügung stellen.

Die Gesellschafter haben erklärt, über diese Kapitalzuführung hinaus keine weiteren Zahlungen zu leisten. Allerdings weisen die Wirtschaftspläne der HFG auch für die kommenden Jahre einen Finanzbedarf aus. Er liegt bis 2013 bei jährlich zwischen 250.000 und 400.000 Euro. HFG-Aufsichtsratsvorsitzender Peter Walter und Geschäftsführer Peter Lehmann wissen, dass es Vorbehalte gegen weitere Ausbaupläne gibt, die jedoch Voraussetzung für einen Einstieg der Investoren sind. „Wir meinen, eine Variante gefunden zu haben, die die Wirtschaftlichkeit unseres Airports deutlich verbessert und zugleich die Belange der Anwohner berücksichtigt.“

Und das sind die Eckpunkte:

Einrichten eines instrumentengestützten An- und Abflugverfahrens: Flüge können dadurch präziser und auch bei schlechter Witterung durchgeführt werden. Das schafft ein Plus an Sicherheit und verursacht weniger Lärm. Ein solches Verfahren ist auf Flugplätzen längst Standard wie ein Navigationssystem im Auto. Für die privaten Investoren ist es das entscheidende Kriterium, um sich in Egelsbach zu engagieren. Die Einführung liegt in der Zuständigkeit der Deutschen Flugsicherung.

Verlängerung der Start- und Landebahn um etwa 270 Meter nach Westen und eine Verbreiterung um fünf auf 30 Meter: Dieser Schritt ist nötig, damit der derzeitige Flugverkehr auch unter Instrumentenflugbedingungen operieren kann. Wegen der Hindernissituation (Bahnstrecke, Wald) wären die bisherigen 1400 Meter Asphalt, von denen nur 1166 Meter betrieblich nutzbar sind, nicht ausreichend. Durch die Verlängerung müsste der Hegbach abermals umgeleitet und die Straße nach Erzhausen, die Wolfsgartenallee, verlegt werden. Außerdem müssen nördlich und südlich des Flugplatzes etwa 3,5 Hektar Wald zurückgeschnitten oder gerodet werden, um die Hindernisfreiheit für den Flugverkehr zu gewährleisten.

Zahl der Flugbewegungen: In einem Szenario bis 2023, das Gegenstand der Entwicklungsstudie ist, liegen die Flugbewegungen in diesem Bezugsjahr bei der Ausbauvariante bei 83.000 Starts und Landungen und damit auf heutigem Niveau. Der im Gesellschafterbeschluss von 1998 definierte Richtwert von 100.000 Flugbewegungen würde damit eingehalten. Unterm Strich würde die Zahl der gewerblichen Flüge mit höheren Start- und Landegebühren steigen, während der Anteil der Kleinflugzeuge dem bundesweiten Trend folgend weiter zurückgeht.

Fluglärm: Die Entwicklungsstudie weist für das Jahr 2023 einen um etwa zwei dB(A) höheren äquivalenten Dauerschallpegel nach. Damit läge der vom Flugplatz ausgehende Lärm weiter unterhalb des im Fluglärmgesetz verankerten Grenzwertes von 60 dB(A). Derzeit werden an den nächstliegenden Stellen des Flugplatzes wie den Büchenhöfen (östlich der Bahnlinie) und der Sporthalle Erzhausen Werte im Bereich von 55 dB(A) und darunter gemessen.

Tonnage: Das maximal zulässige Abfluggewicht soll von derzeit 20 auf 25 Tonnen erhöht werden. Schon bisher erteilt das Regierungspräsidium Darmstadt dafür Einzelfallgenehmigungen. Pro Jahr besteht allerdings lediglich ein Bedarf von unter 20 Flugbewegungen im Bereich von über 20 bis maximal 25 Tonnen. Flugzeuge in diesem Segment sind weder größer noch lauter als bisher in Egelsbach zugelassene Maschinen.

Gesellschafterbeschluss: Die Gesellschafter haben im März 1998 Rahmenbedingungen festgelegt, unter denen dem seinerzeitigen Flugplatzausbau zugestimmt wurde. An dem Inhalt dieses Beschlusses soll sich auch die künftige Entwicklung des Platzes ausrichten. Allerdings ist es im Hinblick auf den angestrebten Ausbau notwendig, ihn in einigen Punkten wie bei der Tonnage oder der Pistenlänge und –breite zu modifizieren. Wesentliche Teile des Gesellschafterbeschlusses wie die derzeitige Betriebszeitenregelung, die Beschränkung auf 100.000 Flugbewegungen sowie das Verbot von planmäßigem Linien- und Charterflugverkehr bleiben unangetastet.

Kosten: Sie liegen für den Ausbau bei gut 30 Millionen Euro, die von den privaten Investoren aufzubringen wären. Neben den reinen Baukosten sind in dieser Summe die Ausgaben für den Grundstückserwerb und das Genehmigungsverfahren enthalten. Der Zeitplan für das Ausbauvorhaben sieht eine Inbetriebnahme der verlängerten Piste im Jahr 2015 vor.

Folgen für die HFG: Der Umsatz würde von jetzt 1,1 Millionen auf 3,5 Millionen steigen. Außerdem würde sich die Zahl der Arbeits- und Ausbildungsplätze am Flugplatz durch die Ansiedlung weiterer Betriebe um knapp 550 erhöhen. Momentan sind es 750.

Gesellschaftsstruktur: Corovest und NetJets sind bereit, auf der Grundlage der Ausbauvariante bis zu hundert Prozent der Anteile an der HFG zu übernehmen. Sie würden den Altgesellschaftern dann den Nominalwert ihrer Anteile inklusive der jüngsten Kapitalaufstockung erstatten. Um Interessen der Altgesellschafter zu wahren, sollen analog des Gesellschafterbeschlusses Bestimmungen in einer bindenden vertraglichen Vereinbarung festgelegt werden. Demnach sollen sich die Investoren verpflichten, den modifizierten Gesellschafterbeschluss einzuhalten, die Eingriffe in Natur und Landschaft auf ein unumgängliches Maß zu begrenzen, die Interessen der Bevölkerung in Egelsbach, Erzhausen und Langen im Hinblick auf künftige Umweltbelastungen (vor allem Lärm) durch verbindliche Erklärungen abzusichern und die Kommunen regelmäßig über die Situation des Flugplatzes und Zukunftsplanungen zu informieren.

Genehmigungsänderungsverfahren: Für die Übergangszeit will die HFG zugunsten des Business-Verkehrs, von dessen Einnahmen sie überdurchschnittlich profitiert, ein Genehmigungsänderungsverfahren in Gang bringen, über das das Regierungspräsidium Darmstadt zu befinden hat. Es verfolgt wie die Ausbauvariante das Ziel, das maximal zulässige Abfluggewicht auf 25 Tonnen zu erhöhen. Ein weiterer Punkt ist die Einbeziehung der 60 Meter langen Überrollstrecke am westlichen Ende der Piste in die Start- und Landebahn. Die Einleitung des Genehmigungsänderungsverfahrens haben die HFG-Gremien in ihrer Sitzung im März beschlossen.

Was passiert, wenn die Politik dem Ausbau einen Riegel vorschiebt? Dann gäbe es keine privaten Investoren und die bisherigen Gesellschafter müssten die jährlichen Verluste der HFG tragen. Außerdem müssten sie die notwendigen Sanierungskosten aufbringen.

Was geschieht, wenn der Flugplatz seinen Status quo beibehält, die Gesellschafter den Geldhahn aber zudrehen? Dies würde wegen der laufenden jährlichen Unterdeckung zur Insolvenz und eventuell zur Liquidation der Gesellschaft führen. Ein Kauf durch private Investoren wäre möglich, allerdings zu Dumpingpreisen. Die im Gesellschafterbeschluss enthaltenen Rahmenbedingungen hätten dann keine Verbindlichkeit mehr. Sowohl bei Insolvenz als auch bei Liquidation wären die Altgesellschafter weiterhin im finanziellen Obligo. Dies betrifft vor allem mögliche Entschädigungsansprüche von am Platz ansässigen Unternehmen. Darüber hinaus würden Arbeitsplätze in erheblichem Umfang wegfallen. Wird der Flugplatz nicht weiterbetrieben, stünde dessen Luftraum künftig für den Verkehr des Flughafens Frankfurt zur Verfügung. Dies würde zu deutlich mehr Lärm im Bereich der Anrainergemeinden führen.

Mit welchem Ergebnis haben die Gremien der HFG in ihrer Sitzung am Mittwoch die Ausbauvariante diskutiert?

Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung haben einstimmig beschlossen, mit den Investoren in konkrete Verhandlungen einzutreten mit dem Ziel, dass die Investoren Gesellschaftsanteile von den Altgesellschaftern unter Berücksichtigung der unten genannten Vereinbarungen erwerben.

Diese sind:

- Einführung eines Instrumentenflugbetriebs (IFR-Verfahrens)
- Erhöhung der Tonnage auf maximal 25 Tonnen (jetzt 20 Tonnen) MTOM
- Weiterer Ausschluss von planmäßigem Linien- und Charterflugverkehr
- Betriebszeiten: Beibehaltung der bisherigen Regelung
- Verbreiterung der Start- und Landebahn um fünf Meter auf 30 Meter
- Verlängerung der Start- und Landebahn um ca. 270 Meter nach Westen
- Begrenzung des sogenannten Waldbetroffenheitsbereichs auf den durch die Realisierung der anstehenden Pistenverlängerung notwendigen Umfang (ca. 3,5 Hektar)
- Verlegung des Hegbachs und der Wolfsgartenallee westlich des Platzes
- Begrenzung der Fluglärmhöhe auf maximal 2 dB(A) für lärmsensible Orte gemäß Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2002 (55 dB(A)). Basis ist die derzeitige Berechnungsmethode
- Beibehaltung der bisherigen Begrenzung auf 100.000 Flugbewegungen