

V e r m e r k

Zukünftige Nutzungsvorstellungen der Britischen Rheinarmee für das Flughafengelände

- Unterrichtung durch Vertreter der British Army am 14.07.1992

In der vorbezeichneten Angelegenheit fand am heutigen Tage ein Informationsgespräch zwischen Vertretern der Britischen Streitkräfte und der Stadt Gütersloh statt, an dem teilgenommen haben:

für die British Army:

- Major-General Courage, Joint Services Liaison
Organisation Bonn
 - Brigadier Wright, Chef des Planungsstabes
für die Truppenorganisation
 - Brigadier White, Kommandeur-Brig. in Bielefeld
 - Mr. Ayers, Verbindungsoffizier
- sowie 1 Dolmetscherin und 1 Dolmetscher

für die Stadt Gütersloh:

- Bürgermeister Strothmann,
- Stadtdirektor Dr. Wixforth
- der Unterzeichner.

Nach Begrüßung durch Bürgermeister Strothmann faßte Stadtdirektor Dr. Wixforth zunächst die Auswirkungen der bisherigen Flughafen-nutzung auf die Stadt Gütersloh zusammen. Die Stadt Gütersloh ha-be seit mehr als 25 Jahren enorme Fluglärmbelästigungen insbeson-dere durch Lightning- und Harrierflugbetrieb ertragen müssen. Mit einer gewissen Befriedigung werde nunmehr zur Kenntnis genommen, daß insbesondere die Harrierflugstaffeln von Gütersloh abgezogen würden. Die Hoffnung, daß sich die Belastungen für die Güterslo-her Bevölkerung dadurch entscheidend reduzieren, sei mit der Er-wartung verknüpft worden, daß sich als Ausgleich für die Bela-stungen der Vergangenheit zivile Nutzungsmöglichkeiten des Flug-hafengeländes zugunsten der Stadt ergeben würden. Diese Überle-gungen könnten in drei Szenarien zusammengefaßt werden:

1. Vollkommene Aufgabe einer militärischen Nutzung:

Dies hätte eine Nutzung des Flughafen für zivile Zwecke, zu-gleich aber auch eine Nutzung von Teilflächen als Gewerbege-lände bedeuten können. Man sei sich allerdings bewußt gewesen,

...

daß hiermit erhebliche finanzielle Fragestellungen verknüpft seien, angesichts der hohen auf dem Flughafen geschaffenen Werte.

2. Eine militärische wie auch zivile Nutzung des Flughafens sei künftig möglich:
Bei dieser Verknüpfung sei die Erwartung bestimmend, daß sowohl eine flughafenmäßige als auch sonstige Nutzung ohne bisherige Belastungen nicht ausgeschlossen sei. Wegen der finanziellen Auswirkungen habe man im Rahmen dieses Modells die größten Realisierungschancen für eine zivile Mitbenutzung gesehen.
3. Der Flughafen wird zukünftig nur rein militärisch genutzt:
Dieses Szenario habe die Stadt immer als 'worste case' eingestuft.

Nach den bisher aus den Zeitungen bekannt gewordenen Erkenntnissen befürchte man vor Ort, daß für die Stadt Gütersloh diese zuletzt genannte schlechteste Betrachtungsvariente Realität werde.

Nachdem zunächst lange Zeit über den britischen Verbindungsoffizier, Mr. Ayers, der Abzug der RAF angekündigt und keine Anschlußnutzung britischer Streitkräfte und keine solche der NATO im Raum stand, hätte sich Ende März bei einer ersten Information angedeutet, daß sich die Absichten der britischen Armee geändert hätten und nunmehr eine militärische Nutzung durch britische Landstreitkräfte angestrebt werde. Ab diesem Zeitpunkt sei die Stadt nur noch auf Zeitungsmeldungen über Einzelheiten der Absichten und Planungen der British Army verwiesen gewesen. Stadtdirektor Dr. Wixforth betonte, er habe sich deshalb bei der Landesregierung und Mr. Ayers beschwert. Die Stadt habe das Gefühl, von den Briten vor vollendete Tatsachen gestellt zu werden. Wie er aus einem Gespräch beim Bundesminister der Verteidigung in der vergangenen Woche erfahren habe, hätten Bund, Land und NATO grundsätzliche Zustimmung zur Stationierung von drei logistischen Bataillonen und einer Hubschraubereinheit auf dem Flughafengelände in Aussicht gestellt. Die Army wolle offenbar keine Kosten für die Unterhaltung der Flugbahn übernehmen. Ein NATO-Interesse an der Aufrechterhaltung eines Reservestatus für Gütersloh bestehe zwar. Gleichzeitig habe die NATO auf das Problem der Finanzierung für die Unterhaltung des Flughafens aufmerksam gemacht und zugleich dem Bundesminister der Verteidigung eine genaue Beschreibung der Voraussetzungen für einen NATO-Reserveflughafen übermittelt.

Wie ihm bekannt geworden sei, werde von britischen Militärstellen die Kosten für die Unterhaltung des Flughafens mit 4,2 Mill. DM (jährlich) veranschlagt, wobei 1,8 Mill. DM Instandhaltung und Unterhaltung der Anlagen sowie 2,4 Mill. DM Personalkosten betreffen. Weder NATO noch Bundesminister der Verteidigung hätten Bedenken gegen eine zivile Mitnutzung des Flughafens, aber wenn die Kosten - wie in diesen Gesprächen hervorgehoben - von den zivilen Benutzern aufgebracht werden müßten, sei dies wirtschaftlich unrealistisch.

Zusammenfassend könne er nur betonen, daß der Verbleib des Flughafengeländes unter britischer Gesamtverantwortung ohne zivile Nutzung bzw. Herausstrennen von Teilflächen für Gewerbeflächenentwicklung aus der Sicht der Stadt in der Tat als 'worste case' betrachtet werden müsse.

Nach dieser Einführung äußerte sich Generalmajor Courage grundsätzlich zur Haltung der British Army:

Das Gelände stehe im Eigentum des Bundes, sei der NATO zur Nutzung überlassen, die ihrerseits die Verwaltung den britischen Streitkräften übertragen habe.

Für die Zukunft habe sich nach Abzug der RAF die NATO die Prüfung vorbehalten, den Flughafen als Reserveflughafen vorzuhalten. Dies bedinge die Aufrechterhaltung bestimmter technischer Funktionen. Militärisch gesehen bedeute es einen Zustand vorläufiger Bereitschaft, der nach einem bestimmten Zeitablauf eine militärische Nutzung für den Start und die Landung aller militärischen Flugzeuge ermöglichen müsse.

Grundsätzlich sei die Absicht der britischen Rheinarmee, drei logistische Bataillone, ein Hubschrauberbataillon und weitere kleinere Funktionseinheiten auf dem Flughafengelände zusammenzufassen.

Dementsprechend sei eine Liegenschaftsanforderung an die NATO gerichtet worden. Er betonte, daß dieses angestrebte militärische Nutzung eine zivile Mitbenutzung nicht ausschließe. Die militärische Nutzung betrachte er sogar als günstig, weil damit gewisse Grundversorgungen des Flughafens aufrecht erhalten blieben (Stromversorgung, Wasser etc.). Außerdem könne der grundsätzliche Flughafenstatus durch die Fortführung fliegerischer Nutzung (Heeresflieger) seinem Verständnis nach abgesichert werden. Durch die Präsenz der Army käme es zu einer "Sicherung der Flugplatzlizenz". Diese Präsenz erlaube den notwendigen zeitlichen Spielraum für zivile Planungen.

Über die Frage, ob für den Flughafen ein NATO-Reservestatus aufrecht erhalten würde, würden derzeit zwischen dem Bundesverteidigungsministerium und der NATO Verhandlungen laufen.

In diesem Zusammenhang stellte General Courage heraus, daß aus Art. 48 Abs. 5 des Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut (Kopie Anlage) die Verpflichtung hervorgehe, die Nutzung von überlassenen Liegenschaften auf das Unumgängliche zu beschränken. Dieser rechtliche Standpunkt sichere die Interessen der Stadt für die Zukunft.

Wegen Einzelheiten der bisherigen Planungen der British Army verwies er auf Detailerläuterungen, die sodann von Brigadier Wright gegeben wurden.

Brigadier Wright, der verantwortlicher Stabsoffizier für die Reorganisation der britischen Rheinarmee ist, erläuterte Details zu den geplanten Umstrukturierungen.

Zunächst sei an eine vollständige Aufgabe des Flughafengeländes des durch britische Truppen gedacht. Im Zuge der Reorganisation der British Army in Deutschland habe man diese Pläne jedoch geändert. Man erwarte, daß eine Nutzung in Gütersloh erhebliche finanzielle Einsparungen ermögliche. Dies sei zu Beginn der Überlegungen noch nicht so erkennbar gewesen. Die Neuorganisation der Britischen Rheinarmee bewirke auch eine Neuorganisation der logistischen Einheiten und deren Umgliederung. Es habe sich gezeigt, daß nach der Umgliederung eine Unterbringung in den zunächst vorgesehenen Standorten nicht möglich sei. Daraus sei die Absicht entstanden, drei logistische Bataillone und ein Heeresfliegerbataillon mit 18 Lynx und 18 Gazelle-Hubschraubern sowie entsprechenden Unstützungs- und Wartungseinrichtungen auf den Flughafen zu verlegen. Die erwarteten erheblichen Einsparungen seien zum einen in der Vermeidung von baulichen Ergänzungen und Erneuerungen an den früheren Standorten, zum anderen in der vollständigen Aufgabe von Liegenschaften in Bielefeld, Detmold, Lippstadt und Warendorf begründet.

Die grundsätzlich beschlossene Reorganisation der Armeeeinheiten befinde sich derzeit in der Detailplanung, die nicht vor Ende September abgeschlossen sei.

Wegen der Stationierungsauswirkungen verweist Brig. Wright zunächst auf eine schon vorliegende Übersicht. Die darin enthaltenen Zahlen seien allerdings Schätzungen, endgültige Angaben nicht vor Abschluß der vorgenannten Planungsphase möglich.

Auf Nachfrage des Stadtdirektors gibt Brigadiere Wright die Gesamtzahl des Militärpersonals einschließlich Familienangehörige auf dem Flughafen mit rd. 3.300 an. Die Zahl der Soldaten schätzt er auf 1.700. Auf erneute Nachfrage faßte Brigadier Wright zusammen, daß insgesamt 5.800 Militärpersonal und britische Zivilpersonen in Gütersloh stationiert werden sollten, 1.000 Personen weniger als bisher.

Auf Nachfrage von Stadtdirektor Dr. Wixforth zu Belästigungen der Gütersloher Bevölkerung durch die Hubschrauberstationierung äußerte General Courage, daß er nur eine geringe Geräuschbelastung erwarte. Es würden nur 36 leichte Hubschrauber auf dem Flughafen stationiert. Der Überflug von bewohntem Gebiet in geringer Höhe könne wegen der Größe des Flughafens vermieden werden.

Mr. Ayers ergänzte, daß es mit den Hubschraubern in Detmold Probleme gegeben habe. Die Situation in Detmold sei aber mit den Gegebenheiten in Gütersloh nicht vergleichbar. Dort liege ein sehr kleiner Flugplatz umgeben von Wohnbebauung, so daß der Start- und Landebetrieb Probleme erzeugt habe. Die Größe des Platzes in Gütersloh gestatte, Start- und Landebetrieb in der Mitte des Platzes zu konzentrieren und eine größere Flughöhe au-

ßerhalb der Flughafens zu gewinnen. Eine gewisse Lärmentwicklung während der auch in Gütersloh stattfindenden Abendflugbetriebsstunden schloß Mr. Ayers nicht aus, sah aber einen qualitativen Unterschied zwischen den zukünftig stationierten leichten Hubschraubern und der Lärmentwicklung durch die bisher stationierten Fluggeräte (Harrier-Flugzeuge, Hubschrauber: Chinook und Puma).

General Courage stellte in Aussicht, Verhandlungen und Besprechungen vor Ort zu führen, um die besten Wege für Landeanflug und Starts aufgrund der gegebenen örtlichen Verhältnisse herauszufinden. Er betonte nochmals, keine Notwendigkeit für den Überflug bewohnter Gebiete in geringer Höhe zu sehen.

Auf Nachfrage von Stadtdirektor Dr. Wixforth und Bürgermeister Strothmann wurden anschließend Verkehrsprobleme durch Fahrzeugverkehr der britischen Streitkräfte erörtert:

Hierzu äußerte Brig. White:

In bezug auf den morgentlichen Zu- und Abfahrtsverkehr des Personals zum Flughafen, erwarte er eine Entlastung, da rd. 1.000 Soldaten weniger als bisher dort stationiert sein würden. Eine weitere Entspannung sah er durch eine angedachte Veränderung der Einfahrtsituation. Es bestünden Planungen, die Haupteinfahrt zu entzerren. Diesem letzten Gesichtspunkt wurde von den Vertretern der Stadt widersprochen.

Im Hinblick auf den Militär-Kfz-Verkehr räumte Brig. White ein, daß ein gewisser Fahrverkehr zu erwarten sei. Der militärische Verkehr werde aber - wie an anderen Standorten - auf der Straße weitgehend zu verkehrsarmen Zeiten abgewickelt. Angesprochen auf die besondere Problematik von Kolonnenfahrzeugen fügte Mr. Ayers hinzu, daß bei der RAF nicht oft Kolonnentransporte stattfinden würden. Dies sei bei der Armee anders, so daß von zusätzlichem Kolonnenverkehr auszugehen sei. Allerdings würden Kolonnen mit Hilfe der Militärpolizei in kleinere Marschgruppen gegliedert und Kolonnenfahrten zu Hauptverkehrszeiten grundsätzlich ausgeschlossen. In Bielefeld lägen Kasernen mit vergleichbaren Einheiten mitten im Stadtgebiet. Dort hätten sich bisher keine Schwierigkeiten mit Kolonnenfahrten ergeben.

Bürgermeister Strothmann betonte, daß die Erschließungsstraßen zum Flughafen (Marienfelder Straße - B 513 - und B 61) durch bebauten Gebiet führten, so daß neben der Zahl der Fahrzeuge auch die Frage der Lärmentwicklung von Bedeutung sei. Hierauf ging Brig. White ein und äußerte die Erwartung, daß sich keine nennenswerten zusätzliche Lärmbelastung durch den Fahrverkehr ergeben werde. Wegen der geänderten Struktur und der allgemeinen Kostenentwicklung seien die Übungsvorhaben/pro Jahr zukünftig reduziert. Weniger Übungen würden also grundsätzlich auch den Verkehr vermindern. Die nach Gütersloh verlegten drei Bataillone seien davon abgesehen z.T. gekadert, d.h. zwar werden die Fahrzeuge hier stationiert, das Personal aber als Reserve in England vorgehalten. Auch daraus würde sich eine Verminderung der Fahrzeugbewegungen ableiten.

...

Stadtdirektor Dr. Wixforth fragte, ob die gesprächsweise erläuterten Pläne der British Army definitiv seien und ob eine Möglichkeit der Stellungnahme seitens der Stadt bestehe.

Darauf entgegneten General Courage und Brig. Wright, die Liegenschaftsanforderungen hätten sich gegenüber dem letzten Gesprächstermin nicht geändert. Die British Army habe die Hoffnung, daß die weitere Detailplanung bestätige, Kfz und Personal in dem vorhandenen Gebäudebestand unterzubringen. Die Verlegung von drei logistischen Bataillonen und einem Heeresfliegerbataillon auf dem Flugplatz sei wohl schon jetzt definitiv zu nennen, weil diese vom Umfang her weniger sei als das bisherige Stationierungsaufkommen der RAF.

Stadtdirektor Dr. Wixforth stellt bedauernd fest, daß insoweit die Stadt vor vollendete Tatsachen gestellt werde und kündigt an, gegen das Übergehen der Stadt bei den bisherigen Gesprächen beim Land zu protestieren.

Zur Frage nach den finanziellen Folgen im Hinblick auf den von der NATO gewünschten Reserveflughafenstatus erklärte General Courage, daß dies eine Angelegenheit zwischen Bonn und Brüssel sei. Von 20 in der Auflösung befindlichen NATO-Flugplätzen im Bundesgebiet, wolle die NATO auf jeden Fall einige (3-4) als Reserve erhalten. Die sei im wesentlichen aber eine finanzielle Auseinandersetzung.

Die NATO würde in einem solchen Fall nur Kosten für die Platzunterhaltung tragen wollen, nicht aber die Kosten für die Aufrechterhaltung der Flugbetriebsvoraussetzungen.

Welche Kosten hierfür in bezug auf den Flughafen Gütersloh entstünden, sei Vertretern der Fa. Bertelsmann in einem Gespräch im Mai erläutert worden (Zahlenangaben vertraulich).

Stadtdirektor Dr. Wixforth betont die besondere Schwierigkeit luftverkehrsrechtlicher Genehmigungsverfahren in der Bundesrepublik und erläutert den gestellten Antrag auf Werkflugverkehr seitens der von der IHK gegründeten Gesellschaft. Diese habe eine luftverkehrsrechtliche Genehmigung für Flugbetrieb mit Flugzeugen bis zu 14 to Startgewicht und bis zu 3.500 Flugbewegungen pro Jahr beantragt.

General Courage vertritt die Ansicht, die flugrechtliche Genehmigung werde über den 31. März 1993 (Abzug der RAF) hinaus wegen der sich anschließenden Hubschraubernutzung durch das Heeresfliegerbataillon verlängert. Dies sei Angelegenheit des Bundesministers der Verteidigung. Stadtdirektor Dr. Wixforth stellt demgegenüber heraus, daß die Genehmigung eines zivilen Flugbetriebes auf dem Flughafen darüber hinaus Angelegenheit des Landes nach Maßgabe von § 6 Luftverkehrsgesetz sei.

Ob der 'Tower' von den Heeresfliegern genutzt werde, so führte General Courage auf Nachfrage aus, sei bisher noch nicht entschieden. Es sei aber häufig Praxis bei einer Nutzung eines Flughafens durch Heeresflieger, vorhandene Kontrollturmeinrichtungen zu nutzen.

Davon zu unterscheiden sei aber die Frage nach der Radar-Ausrüstung des Kontrollturms. Hierzu gäbe es noch keine Entscheidung der NATO. In jedem Fall müsse berücksichtigt werden, daß Betriebskosten entstünden, die keinesfalls von der British Army getragen würden. Mr. Ayers fügte hinzu, daß die Heeresflieger der British Army nicht über Flugkontrollpersonal verfügten, das den Anflug und Abflug von Düsenflugzeugen überwachen könne. Die finanziellen Größenordnungen einer Aufrechterhaltung des Flugkontrollbetriebes für Düsenflugzeuge sei auf der Basis einer 5-Tage-Woche mit einer Schicht von der RAF ermittelt worden. Für diese Aufgabe, Personal zu finden, schätzte er als schwierig ein.

Ferner stellt Mr. Ayers den Erneuerungsbedarf für die Radaranlage heraus, die derzeit vorhandene, von der NATO finanzierte Anlage, genüge aufgrund ihres Alters neuzeitlichen Ansprüchen auf Dauer nicht mehr.

Im Anschluß daran wurde erörtert, welche Folgerungen sich ergeben, wenn der Flughafen nicht als NATO-Reserve vorgehalten werde.

Brig. White erläutert, daß konkrete Planungsvorstellungen zum Abfertigungsgebäude noch nicht bestünden, vor Abschluß der weiteren Detailplanungen sei mit einer näheren Analyse nicht zu rechnen. Zugleich bestätigt er, daß Gesichtspunkte der militärischen Sicherheit eher gegen zivile Mitbenutzungsmöglichkeiten sprächen.

Brig. Wright räumt auf die Forderung der städtischen Vertreter nach Gewerbeflächen aus dem Flughafengelände einen grundsätzlichen Diskussionsbedarf ein, betont aber, daß er Chancen für eine Prüfung weniger im von der Stadt angesprochenen nordöstlichen als vielmehr im südlichen Bereich des Flughafengeländes sehe. Teilflächen aus der Nutzung der British Army herauszunehmen sei jedenfalls nicht von vornherein ausgeschlossen.

Stadtdirektor Dr. Wixforth unterstreicht den städtischen Wunsch, Flächen aus dem Flughafengelände für die Entwicklung von Gewerbeflächen erhalten zu können. Auf diesen Vorbehalt werde man zurückkommen, sobald die NATO-Entscheidung konkretisiert sei.

Auf die Nachfrage zur Wohnungsbelegung in Gütersloh verweist Brig. White darauf, daß zunächst grundsätzlich alle öffentlichen Wohnungen in Gütersloh und Bielefeld (Eigentümer Bund oder Land) für die Unterbringung von Familien genutzt werden sollen. In welchem Umfange daneben weiterhin eine private Anmietung notwendig sei, könne aufgrund der noch laufenden Detailplanungen noch nicht übersehen werden. Angestrebt werde, so viel wie möglich zurückzugeben. Vor Abschluß der Umgruppierungsdetailplanungen - d.h. Ende September - sei eine konkretere Aussage seiner Auffassung nach nicht möglich.

Brig. Wright ergänzt aus seiner Sicht, daß bei der Truppenverlegung in der ersten Phase zunächst das Hauptquartier von Bielefeld nach Reindahlen verlegt werde. Erst wenn diese Phase auch

mit dem Umzug der zugehörigen Familienangehörigen abgeschlossen sei, könne aus seiner Sicht genaueres zum Wohnungsbedarf gesagt werden. Diesen Zeitpunkt sieht er frühestens Anfang 1994.

Zum Fortbetrieb der britischen Schulen in Gütersloh wird von den Briten angemerkt, daß dies von der Familiensituation der zukünftig in Gütersloh und Umgebung stationierten Einheiten abhängt. Der städtische Wunsch auf Freigabe des Geländes der Trenchard-School (Siegfriedstraße) wird entgegengenommen.

Abschließend kündigt General Courage an, er wolle sobald als möglich einen Verbindungsoffizier der British Army nach Gütersloh entsenden, voraussichtlich Anfang 1993. Zwischenzeitlich schlägt er vor, die Kontakte über Mr. Ayers und Brig. White zu suchen.

Bürgermeister Strothmann betont und unterstreicht aus städtischer Sicht die Notwendigkeit, ständig über Planungsfortschritt und ergänzende Überlegungen der British Army in bezug auf die Nutzung des Flughafengeländes informiert zu werden.

Brig. Wright sagt zu, seinen Vermerk über die Planungsvorstellungen der British Army für das Flughafengelände zu übermitteln.

2. Herrn Stadtdirektor Dr. Wixforth mit der Bitte um Kenntnisnahme.
3. Herrn Bürgermeister Strothmann mit der Bitte um Kenntnisnahme.
4. Zum Vorgang.