

## Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Margarete Bause, Dr. Sepp Dürr, Maria Scharfenberg, Dr. Martin Runge, Ulrike Gote, Eike Hallitzky, Christine Kamm, Dr. Christian Magerl, Thomas Mütze, Ruth Paulig, Barbara Rütting, Adi Sprinkart** und Fraktion **BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN**

### **Änderung des Landesentwicklungsprogramms (LEP) Verzicht auf die Forderung nach zumindest einem Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt im Kapitel Ziele und Grundsätze**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass im LEP Ziel B V 1.6.8 schnellstmöglich gestrichen wird.

*(1.6.8 (Z) In der Regel soll jede Region über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen. Zur Anbindung von Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten durch den gewerblichen Linienluftverkehr oder den individuellen Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sollen Verkehrslandeplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorgehalten werden.)*

Gleiches gilt für die Ausführungen in der Begründung zu 1.6.8.

*(Zu 1.6.8 Zur Durchführung eines bedarfsgerechten Luftverkehrs sind außer den internationalen Verkehrsflughäfen weitere Landeplätze zur Deckung der regionalen und teilräumlichen Luftverkehrsnachfrage notwendig. Jede Planungsregion soll über zumindest einen Luftverkehrsanschluss verfügen. ... Zur Deckung der teilräumigen Luftverkehrsnachfrage ist im Einzelfall die Vorhaltung von zwei Luftverkehrsanschlüssen innerhalb einer Region möglich. Zur Anbindung von regionalen Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten durch den gewerblichen Linienverkehr oder bei einem hohen Anteil an Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sollen Verkehrslandeplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorgesehen werden. Sie sollen eine befestigte Start- und Landebahn von 1.200 bis 1.600 m haben. Sofern auf den Flugplätzen regelmäßig Linienflüge durchgeführt werden, sollen sie über eine Flugverkehrskontrollzone und über ein Instrumentenlandesystem für den Präzisions-Instrumentenanflug verfügen. Diese Voraussetzungen sollen an den Verkehrslandeplätzen Augsburg und Hof gegeben sein.*

*Ausgewählte Schwerpunktlandeplätze für die Allgemeine Luftfahrt mit einem hohen Anteil an gewerblichem Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sollen, soweit die flugsicherungsmäßigen und sonstigen Voraussetzungen geschaffen werden können, für den Instrumentenanflug unter Einbindung in einen Luftraum F ausgestattet sein. In erster Linie kommen die Verkehrslandeplätze Aschaffenburg, Bayreuth, Coburg-Brandensteinebene, Eggenfelden und Straubing in Betracht. Die Festlegung weiterer Flugplätze ist unter Berücksichtigung des Verkehrsbedarfs zu prüfen.*

*Für die Anbindung der übrigen Planungsregionen an den Geschäftsreise- und Privatluftverkehr sind Schwerpunktlandeplätze für die Allgemeine Luftfahrt für den Sichtflug mit einer befestigten Start- und Landebahn mit mindestens 1.200 m Länge vorzuhalten. Soweit notwendig, sind bis zum Jahr 2005 die Landebahnlängen an die europäischen Anforderungen für den gewerblichen Luftverkehr mit Flugzeugen bis zu 5,7 t Höchstgewicht anzupassen. Als entsprechende Schwerpunkte kommen die Flugplätze Haßfurt, Weiden i. d. OPf., Herzogenaurach, Rothenburg ob der Tauber, Vilshofen, Landshut, Jesenwang und Mühldorf am Inn in Betracht. Diese Flugplätze sind in ihrem Bestand zu sichern und entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung bedarfsgerecht auszubauen. Solange in den Planungsregionen II (Regensburg) und I6 (Allgäu) keine geeigneten Verkehrslandeplätze zur Verfügung stehen, sind die schwer ausbaufähigen Verkehrslandeplätze Regensburg und Kempten ebenfalls in ihrem Bestand zu sichern.*

*In Regionen, in denen geeignete zivile Schwerpunktflugplätze nicht zur Verfügung stehen, sollte auf bestehenden bzw. früheren Militärflugplätzen eine zivile Mitbenutzung oder Nachnutzung in der Rechtsform eines Verkehrslandeplatzes angestrebt werden. Auf eine langfristige Sicherung der zivilen Nutzung ist dabei hinzuwirken. Für eine zivile Mitbenutzung bzw. Nachnutzung kommen insbesondere die bestehenden bzw. früheren Militärflugplätze Giebelstadt, Manching, Fürstentfeldbruck, Leipheim und Memmingerberg in Betracht.*

*Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel wird der Freistaat Bayern für die Anlegung und für den Ausbau von Schwerpunktflugplätzen finanzielle Förderungen gewähren. Voraussetzung dabei ist insbesondere die langfristige Absicherung der Flugplätze durch Bauschutzbereiche und durch Grundstückseigentums- bzw. -pachtverhältnisse.)*

**Begründung:**

Auf Entscheidung des Bundesministeriums für Verteidigung wird der Fliegerhorst Fürstenfeldbruck nicht mehr als Militärflugplatz genutzt. Der Bund will einen großen Teil (ca. 240 ha) des ehemaligen Fliegerhorstgeländes abgeben, was für die Anliegergemeinden, vor allem für die Sitzgemeinde Maisach, große Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten im Hinblick auf wirtschaftlich und städtebaulich sinnvolle Nachfolgenutzungen eröffnet. Die Gemeinde Maisach hat ein Konzept zur Nachnutzung des Geländes vorgelegt, welches mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben abgestimmt ist, und in welchem die fliegerische Nutzung des Geländes ausgeschlossen ist. Als Nachfolgenutzungen sind unter anderem vorgesehen ein Fahrsicherheitszentrum, betrieben von BMW, eine Trabrennbahn sowie Sportflächen der Gemeinde Maisach. Diesem Konzept folgend hat der Gemeinderat Maisach am 29. März 2007 einstimmig die Änderung des Flächennutzungsplanes für das Sondergebiet „Alter Flugplatz Fürstenfeldbruck“ sowie die Aufstellung der entsprechenden Bebauungspläne beschlossen.

Anliegen der Staatsregierung war es bisher dagegen, Privatflugzeuge bis zu zwei Tonnen Abfluggewicht aus dem Großraum München auf dem Fliegerhorst Fürstenfeldbruck unterzubringen. So wurde seitens der Staatsregierung bislang immer wieder betont, dass man an der fliegerischen Nutzung in Fürstenfeldbruck festhalten wolle. Ziel im im vorletzten Jahr fortgeschriebenen Landesentwicklungsprogramm ist es, dass „jede Planungsregion über einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt, insbesondere den Geschäftsreise- und Werkluftverkehr verfügt“. In der Planungsregion 14 kommt hierfür nach Auffassung und Aussage der Staatsregierung „ausschließlich die zivile Mitbenutzung bzw. Nachnutzung des Militärflugplatzes Fürstenfeldbruck in Betracht“ (zitiert aus den Stellungnahmen der Staatsregierung zu Petitionen, die im Mai 2006 im Landtag behandelt wurden). Laut Stellungnahme zu o.g. Petitionen ist es Ziel der Staatsregierung, „den bisherigen Militärflugplatz Fürstenfeldbruck auch in Zukunft als zivilen Landeplatz zu erhalten und dauerhaft der Allgemeinen Luftfahrt in der Region München zur Verfügung zu stellen.“

Gegen den Widerstand der Anliegergemeinden und der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Fürstenfeldbruck wurde die fliegerische Mitbenutzung des Fliegerhorstes, organisiert durch die Flugplatz Fürstenfeldbruck Betriebsgesellschaft mbH, zumindest auf dem Papier durchgesetzt. Grundlage der Mitbenutzung ist

ein Vertrag zwischen dem Bund und oben genannter Betreibergesellschaft mit einer Laufzeit bis zum Jahr 2008. De facto findet aber kaum ziviler Flugverkehr statt, was vor allem am Widerstand der Gemeinde Maisach und an der für die Privatflieger fehlenden Zufahrtsmöglichkeit liegt. Die Betreibergesellschaft hat beim Luftamt Südbayern einen Antrag auf Anschlussgenehmigung gestellt, wobei der Antrag im Hinblick auf die Zahl der Flugbewegungen, auf die Betriebszeiten und auf die Gewichtsbeschränkung und Kategorien der zuzulassenden Luftfahrzeuge weit über den im Rahmen der Mitbenutzung genehmigten Status hinausgeht.

Der Landtag hat jetzt auf seiner Sitzung am 30. Januar 2008 beschlossen, die Staatsregierung aufzufordern, das von der Gemeinde Maisach vorgelegte Konzept zur nichtfliegerischen Nachnutzung des Fliegerhorstes Fürstenfeldbruck zu unterstützen und die zu seiner Verwirklichung nötigen Schritte zu unternehmen. Aktuell läuft jedoch der o.g. Antrag der Flugplatz Fürstenfeldbruck Betriebsgesellschaft mbH auf Anschlussgenehmigung beim Luftamt Südbayern. Bei der Erteilung der Genehmigung hat das Luftamt nach § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG unter anderem zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Zu den Erfordernissen der Raumordnung zählen bekanntlich die Ziele der Raumordnung. Würde das Ziel B V 1.6.8. unverändert bleiben, so würde sich das Luftamt schwer tun, den Antrag auf Nachnutzung abzulehnen. Nach Auskunft des Bayerischen Wirtschaftsministeriums würde allein die Streichung des Flugplatzes Fürstenfeldbruck aus der – ohnehin nicht abschließenden („insbesondere“) – Liste der für eine zivile Nachnutzung in Betracht kommenden Militärflugplätze in der Begründung zu Ziel B V 1.6.8. nicht dazu führen, dass der Antrag auf Genehmigung abzulehnen wäre. Das Ziel B V 1.6.8. besagt, dass jede Region in der Regel über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen soll. Die Region 14 (München) verfügt derzeit über keinen für den allgemeinen Verkehr zugelassenen Luftverkehrsanschluss.

Grundsätzlich ist zu hinterfragen, ob tatsächlich jede Planungsregion mit Ausnahme der Region 17 (so festgesetzt in der Begründung zu Ziel B V 1.6.8.) über einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen muss. Eine Begründung, weshalb dies so sein soll, liefert das LEP nicht. Auch schränken Vorgaben zur Allgemeinen Luftfahrt die Planungshoheit der Anliegerkommunen erheblich ein. Die möglichen im LEP genannten Erweiterungsoptionen für die verschiedenen Luftverkehrsstandorte binden die Kommunen dauerhaft. Dies gilt auch für die Fälle, in denen die Realisierung der Erweiterungsoptionen mehr als fraglich ist.