



Flughäfen und Landeplätze in Bayern

Moderne Infrastrukturpolitik für den
Standort Bayern



November 2007

Inhaltsverzeichnis

1.	Der Luftverkehr und seine Bedeutung.....	3
1.1	Der Luftverkehr deckt Grundbedürfnisse der Mobilität.....	3
1.2	Der Luftverkehr als wichtiger Standortfaktor und Standortvorteil.....	4
1.3	Der Luftverkehr schafft Arbeitsplätze	5
2.	Flughafenpolitik der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaates Bayern	6
2.1	Luftverkehr im Grundgesetz.....	6
2.2	Flughafenpolitik der Europäischen Union.....	6
2.3	Flughafenpolitik des Bundes	7
2.4	Masterplan der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“	8
2.5	Flughafenpolitik des Freistaates Bayern.....	9
3.	Flugplatzinfrastruktur in Bayern.....	11
3.1	Flugplatzarten	11
3.2	Planung und Genehmigung von Flugplätzen.....	12
3.3	Dezentrale Flugplatzinfrastruktur in Bayern	14
3.4.	Flughäfen	15
3.4.1	Verkehrsflughafen München	15
3.4.2	Verkehrsflughafen Nürnberg	19
3.4.3	Sonderflughafen Oberpfaffenhofen	21
3.5	Regionale Luftverkehrsinfrastruktur in Bayern.....	22
3.5.1	Bedeutung	22
3.5.2	Bestand an regionalen Landeplätzen in Bayern.....	23
3.5.3	Schwerpunktkonzept.....	24
3.5.3.1	Allgemeines	24
3.5.3.2	Regionalflughafen Memmingen	28
3.5.3.3	Verkehrslandeplatz Hof-Plauen.....	29
3.5.3.4	Verkehrslandeplatz Augsburg.....	29
3.5.3.5	Sonstige Schwerpunktländeplätze	30
3.5.3.6	Verkehrslandeplätze als Entlastungsflugplätze für Verkehrsflughäfen	31
3.5.3.7	Zivile Mitbenutzung von Militärflugplätzen	33
3.5.3.8	Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm.....	34
4.	Ausblick	36
5.	Verzeichnis der Tabellen	37
6.	Anhang.....	38
	Anlage 1: Motorflugplätze in Bayern	38
	Anlage 2: Flugbewegungen an Schwerpunkt - Verkehrslandeplätzen.....	38

1. Der Luftverkehr und seine Bedeutung

1.1 Der Luftverkehr deckt Grundbedürfnisse der Mobilität

Seit dem ersten Motorflug in der Geschichte der Menschheit vor gut 100 Jahren im Dezember 1903 hat die Motorluftfahrt eine atemberaubende Entwicklung mit Auswirkungen auf alle Bereiche der Gesellschaft vollzogen. Aus den ursprünglich bescheidenen Flugversuchen mit einfachen Fluggeräten entstanden innerhalb von wenigen Jahrzehnten eine Hochtechnologie und eine weltumspannende Reiseindustrie. Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung in der Nachkriegszeit und dem Einsatz von Strahlflugzeugen seit 1960 wurden Flugreisen für die Wirtschaft und Privatpersonen ein nicht mehr wegzudenkender Bestandteil der Mobilität.

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für eine wettbewerbsorientierte Volkswirtschaft. Der Luftverkehr nimmt dabei eine zentrale Rolle innerhalb eines modernen und leistungsfähigen Verkehrssystems ein. Gegenüber bodengebundenen Verkehrsmitteln weist der Luftverkehr spezifische und durch andere Verkehrsmittel nicht ersetzbare Vorteile auf. Diese liegen vor allem in der Schnelligkeit und Flexibilität des Flugzeuges, große Entfernungen auch zu entlegenen Regionen zu überwinden.

Der Luftverkehr hat sich zu einem hoch komplexen Gesamtsystem entwickelt. Flughäfen, Flugsicherung, Luftfahrtunternehmen und Luftfahrtindustrie ermöglichen die für unsere Volkswirtschaft unverzichtbaren Aktivitäten des internationalen Warenaustauschs, die vielfältigen Außenbeziehungen von Politik, Wirtschaft, Kultur, Wissenschaft, Forschung und Sport sowie die weltweiten Kontakte unzähliger Einzelpersonen.

Der Luftverkehr ist zugleich eine der wichtigsten internationalen Wachstumsbranchen. Die nachstehende Tabelle mit Verkehrszahlen der Jahre 1950 – 2005 zeigt eindrucksvoll die Dynamik der Entwicklung mit einer Verdoppelung der Passagierzahlen auf den deutschen Flughäfen jeweils innerhalb der beiden letzten Jahrzehnte. Zeitweilige Wachstumsdellen wie nach dem Golfkrieg Anfang der 90er-Jahre, der Asienkrise oder

den Anschlägen vom 11. September 2001 in den USA wurden immer wieder kompensiert. In den kommenden 15 Jahren wird die Zahl der Passagiere weltweit, wie auch in Deutschland, aller Voraussicht nach nochmals deutlich mit jährlichen Wachstumsraten von 4 – 5 % weiter steigen.

Gewerblicher Luftverkehr auf den deutschen Verkehrsflughäfen 1950 - 2005			
Jahr	Flugbewegungen	Fluggäste	Luftfracht (t)
1950	52.290	654.072	13.025
1960	319.985	6.943.564	85.574
1970	615.956	30.370.005	459.232
1980	735.799	46.528.999	788.438
1990	1.197.264	77.852.674	1.447.805
2000	1.867.076	143.562.393	2.336.531
2005	2.034.222	165.448.549	3.018.806

Tabelle 1: Gewerblicher Luftverkehr auf den deutschen Verkehrsflughäfen 1950 - 2005

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen

1.2 Der Luftverkehr als wichtiger Standortfaktor und Standortvorteil

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Internationalisierung der Handelsbeziehungen und der Globalisierung der Weltwirtschaft kommt dem Luftverkehr und seiner Infrastruktur eine außerordentlich hohe Bedeutung für die Standortqualität der bayerischen Wirtschaft zu. Bayern ist mit einer Exportquote von über 45 % auf gute weltweite Luftverkehrsangebote angewiesen. Nahezu jeder zweite Euro in der bayerischen Industrie wird heute auf den Weltmärkten verdient. Die Sicherstellung eines planmäßigen weltweiten Luftverkehrsangebotes eröffnet der stark exportorientierten bayerischen Industrie die Möglichkeiten für die Bedienung ausländischer Märkte und den globalen Wettbewerb. Der Luftverkehr trägt zur Sicherung der Position Bayerns in der Weltwirtschaft bei und muss im benötigten Umfang so sicher und umweltschonend wie möglich gestaltet werden.

Wesentliches Merkmal des Luftverkehrs ist die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit, mit der Personen und Waren über lange Strecken befördert werden können. Der Luftverkehr ist hierbei durch andere Verkehrsmittel nicht ersetzbar. Für Geschäftsreisende ist die Zeitersparnis einer Flugreise gegenüber anderen Reisemöglichkeiten von entscheidender Bedeutung. Auch für Urlaubsreisende ist der Luftverkehr zumindest bei Mittelstrecken- und Fernzielen unverzichtbar. Die Beförderung von Gütern ist heute ohne den Luftfrachtverkehr nicht mehr denkbar. Im Hochtechnologiebereich sichert der Luftverkehr einen weltweiten Expressversand von Geräten und Ersatzteilen und sorgt für eine schnelle Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Produkten. Obwohl der Luftfrachtverkehr mengenmäßig nur einen Anteil von 2 - 3 % am gesamten weltweiten Frachtverkehr hat, zieht er bis zu einem Drittel des gesamten Frachtwertes auf sich.

Flughäfen und ihr Luftverkehrsangebot machen Regionen zudem attraktiv für Gewerbe- und Industrieansiedlungen. Für viele Branchen sind Flughäfen sogar Voraussetzung für die Ansiedlung oder den Erhalt von Unternehmen.

1.3 Der Luftverkehr schafft Arbeitsplätze

Etwa 850.000 Arbeitsplätze hängen in Deutschland direkt oder indirekt vom Luftverkehrssystem ab. Mit rd. 283.000 Direktbeschäftigten (2006) ist die deutsche Luftfahrtindustrie eine dynamische Branche mit hoher Bedeutung für die Volkswirtschaft. Im Vergleich zu anderen Branchen weist die Luftfahrtindustrie eine überdurchschnittliche Beschäftigtenentwicklung auf.

Vielfache wissenschaftliche Untersuchungen haben nachgewiesen, dass besonders die Flughäfen weit reichende Auswirkungen auf das Beschäftigtenwachstum haben. Eine im Oktober 2003 veröffentlichte Studie des Verbandes europäischer Flughäfen ACI kommt zu dem Ergebnis, dass an den europäischen Flughäfen im durchschnittlich je 1 Million Fluggäste rd. 950 Arbeitsplätze direkt am Flughafen entstehen (ACI Europe, A social and economic impact report Oktober 2003). Wenngleich die Beschäftigungswirkung zusätzlicher Fluggäste je nach Bedeutung des Flughafens differenziert zu be-

trachten ist, bleiben die Flughäfen wichtige Treiber für die Schaffung von Arbeitsplätzen.

Jeder Arbeitsplatz am Flughafen wiederum schafft aufgrund seiner indirekten und induzierten Wirkungen bis zu 2 weitere Arbeitsplätze außerhalb des Flughafens, davon einen hohen Anteil in der Flughafenregion. Zu einem vergleichbaren Ergebnis kommt auch die Untersuchung "Der Flughafen München und sein Umland - Grundlagenermittlung für einen Dialog"(Seite 18).

2. Flughafenpolitik der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaates Bayern

2.1 Luftverkehr im Grundgesetz

Nach dem Grundgesetz obliegt die ausschließliche Gesetzgebung über den Luftverkehr dem Bund (Artikel 73 GG). Auch die Luftverkehrsverwaltung wird grundsätzlich in bundeseigener Verwaltung geführt. Durch Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, können jedoch Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung den Ländern als Auftragsverwaltung übertragen werden (Artikel 87 d GG). Durch das Luftverkehrsgesetz ist dies in vielfältiger Weise geschehen. So sind die Länder nach § 31 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz u. a. zuständig für die Genehmigung von Flugplätzen und die Ausübung der Luftaufsicht.

Die Planung von Flugplätzen gehört nicht zur Luftverkehrsverwaltung, für die nach Artikel 87 d GG die Zuständigkeit des Bundes besteht. Grundsätzlich entscheiden die Länder über Bedürfnis und Standort für die Anlage von Flugplätzen.

2.2 Flughafenpolitik der Europäischen Union

Wichtiges Dokument der Flughafenpolitik der EU ist die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.07.1996 über ge-

meinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 228/1 vom 09.09.1996). Der Auf- und Ausbau der transeuropäischen Netze dient wichtigen Gemeinschaftszielen, wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts. Übergeordnetes Ziel der EU-Leitlinie ist es, die Netze der verschiedenen Verkehrsträger in einem transeuropäischen Netz für den Straßen-, Eisenbahn-, See- und Luftverkehr von Gütern und Personen sowie für den kombinierten Verkehr zu integrieren. Internationale Netzpunkte und Gemeinschaftsnetzpunkte - in Bayern die Flughäfen München und Nürnberg - bilden den Kern des Flughafenetzes als Teil des transeuropäischen Gesamtnetzwerkes. Daneben bestehen Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte.

2.3 Flughafenpolitik des Bundes

Die Bundesregierung hat ihre Flughafen- und Luftverkehrspolitik im Bundesverkehrswegeplan 2003 und in ihrem Flughafenkonzept vom 30. August 2000 festgelegt. Der Bundesverkehrswegeplan 2003 bezieht erstmals die Flughäfen ein und anerkennt ihre hohe Bedeutung für den Standort Deutschland. Während die Länder als Genehmigungsbehörden für die Flughafenentwicklung im engeren Sinne verantwortlich sind, übernimmt der Bund die Koordinierung dieser Planungen aus überregionaler und intermodaler Sicht und sorgt für die notwendigen Fernverkehrsverbindungen. Die Bedarfsfeststellung und Planung der Flughafeninfrastruktur wurden in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Die Bundesverkehrswegeplanung erstreckt sich jedoch ausschließlich auf die in der Baulast des Bundes liegenden Infrastrukturmaßnahmen an Schienenwegen des Bundes, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen.

In seinem Flughafenkonzept 2000 hat der Bund länderübergreifend die Kapazitätssituation der Luftfahrt in Deutschland sowie Ausbaunotwendigkeiten der Flughäfen, Verknüpfungen mit den Schienen- und Straßennetzen und Dringlichkeiten dargestellt. Nach der Auffassung des Bundes muss das bewährte deutsche Flughafensystem erhalten und durch einen nachfragegerechten Ausbau der Kapazitäten weiter entwickelt

werden. Die Bundesregierung beabsichtigt, das Flughafenkonzept im Jahr 2008 zu überarbeiten.

2.4 Masterplan der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“

Vor dem Hintergrund des weltweit zunehmenden Wettbewerbs und der tiefgreifenden Strukturveränderungen im Luftverkehrsmarkt sowohl im Bereich der Luftverkehrsgesellschaften als auch der internationalen Verkehrsflughäfen hat der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung im Juli 2003 die Schirmherrschaft der von der Luftverkehrswirtschaft in Gang gesetzten Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ übernommen. In der Initiative sind u. a. Schlüsselakteure der deutschen Luftverkehrswirtschaft als „Initiatoren“ (Lufthansa, Fraport, Flughafen München GmbH, Deutsche Flugsicherung GmbH) und Repräsentanten von Bund und Ländern vertreten. Die Luftverkehrsinitiative hat als Ziel, die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland zu festigen und zu stärken. Aufgabe der Initiative ist es, kurz-, mittel- und langfristige Lösungsvorschläge für die erforderlichen strukturellen Anpassungen und grundlegenden Reformen des Luftverkehrsstandortes Deutschland zu erarbeiten.

Ein wichtiger Beitrag in dem von der Initiative entwickelten Konzept ist der Masterplan zur bedarfsgerechten Entwicklung der Flughafeninfrastruktur in Deutschland. Der Masterplan wurde von der Luftverkehrswirtschaft erstmals im Jahr 2004 erarbeitet und richtet sich als Handlungsempfehlung und Leitlinie für eine zukünftige Luftverkehrspolitik an Bund und Länder. Er soll nach dem Willen der Luftverkehrsinitiative Grundlage für ein überarbeitetes Flughafenkonzept der Bundesregierung sein.

Im Dezember 2006 hat die Luftverkehrsinitiative einen neuen Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur vorgelegt, der die Verkehrsprognosen bis 2020 berücksichtigt und in Erweiterung des Masterplanes 2004 erstmals die Ausweitung auf alle deutschen Flughäfen mit mehr als 1 Mio. Passagiere, den Luftfracht- und Low Cost-Verkehr, die Anzahl der Flugbewegungen und operationale Beschränkungen umfasst. Verstärkte Berücksichtigung findet ebenfalls das Thema Intermodalität. Grundlage für den Masterplan bildet die Luftverkehrsprognose der Intraplan Consult GmbH, die für

das Jahr 2020 von einem Aufkommen von 307 Mio. Fluggästen und von 6,8 Mio. Tonnen Fracht und Post ausgeht. Dies entspricht einem möglichen Wachstum beim Passagieraufkommen von 82 % (jährlich 4,1 %) und beim Frachtaufkommen von 117 % (jährlich 5,3 %). Die Zahl der Beschäftigten an den beiden deutschen Luftverkehrsknoten Frankfurt und München wird von jetzt 92.000 auf 136.000 im Jahr 2020 steigen (+ 50 %). Ohne den Ausbau der Flughafeninfrastruktur in Deutschland würden 60.000 direkte, indirekte und induzierte Arbeitsplätze nicht entstehen.

Der Masterplan konzentriert sich auf die Entwicklung der 17 größten Flughäfen Deutschlands, die heute 98 % des Passagieraufkommens in Deutschland abdecken; im Jahr 2020 werden es voraussichtlich 97 % sein.

Die Luftverkehrsinitiative konkretisiert ihre Erwartungen an die Luftverkehrspolitik in Leitsätzen, die von Bund und Ländern bei ihrem zukünftigen luftverkehrspolitischen Handeln zugrunde gelegt werden sollten.

2.5 Flughafenpolitik des Freistaates Bayern

Der Freistaat Bayern hat die Grundzüge seiner Luftverkehrs- und Flughafenpolitik im Landesentwicklungsprogramm 2006 (Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt vom 08. August 2006, Seite 471) und im Gesamtverkehrsplan 2002 festgelegt. Mit den im Rang einer Verordnung mit Zustimmung des Landtags festgelegten Luftverkehrszielen des Landesentwicklungsprogramms soll der Anschluss Bayerns an den internationalen Luftverkehr gesichert und der Standort Bayerns gestärkt werden.

Die Ziele des Landesentwicklungsprogramms sind verbindliche Handlungsgrundlage für die staatlichen Stellen. Sie sind auch bei der Fortschreibung der für die 18 Planungsregionen aufzustellenden Regionalpläne zu beachten.

Ziele des Landesentwicklungsprogramms zum Luftverkehr

„B V 1.6 Ziviler Luftverkehr

1.6.1 Der Verkehrsflughafen München soll die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherstellen. Für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang soll langfristig Vorsorge getroffen werden.

1.6.2 Die Anbindung des Verkehrsflughafens München soll sichergestellt werden über

- eine bedarfsgerechte Straßenverkehrserschließung und*
- eine Schienenverkehrserschließung für den Nah- und Fernverkehr*

Die Möglichkeiten der Anbindung des Flughafens durch eine leistungsfähige Schnellbahnverbindung sollen durch die Freihaltung des im Anhang 6 dargestellten Trassenkorridors gesichert werden.

1.6.3 Zur dauerhaften Standortsicherung und zur Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Luftverkehrsinfrastruktur des Verkehrsflughafens München werden die im Anhang 7 dargestellten Flughafenentwicklungsflächen als Vorranggebiet festgelegt. Bis zum 01.04.2003 aufgestellte rechtsverbindliche qualifizierte Bebauungspläne bleiben von den Rechtsfolgen der Ausweisung des Vorranggebiets unberührt.

1.6.4 Der Verkehrsflughafen Nürnberg soll die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Nordbayerns langfristig sicherstellen. Die Fläche für die Anlage einer zweiten Start- und Landebahn soll freigehalten werden. Die straßenseitige Anbindung des Flughafens Nürnberg soll bedarfsgerecht ausgebaut werden.

1.6.5 Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen soll in seinem Bestand gesichert werden. Die Möglichkeiten für einen bedarfsgerechten Ausbau und für seine Nutzung durch den Geschäftsreiseflugverkehr sollen offen gehalten werden.

1.6.6 Am künftigen Verkehrsflughafen Hof-Plauen soll eine neue Start- und Landebahn errichtet werden.

1.6.7 Bei ausreichender Luftverkehrsnachfrage für einen regionalen Verkehrsflughafen im Allgäu sollen auf dem als Schwerpunkt in Frage kommenden Flugplatz (Nachfolgenutzung des Militärflugplatzes Memmingerberg) Einrichtungen für den Instrumentenflugbetrieb sowie zur Abwicklung des gewerblichen Luftverkehrs, insbesondere eines Linien- und Charterluftverkehrs, vorgehalten werden.

1.6.8 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.“

3. Flugplatzinfrastruktur in Bayern

3.1 Flugplatzarten

Nach den Vorschriften des Luftrechts (§ 6 LuftVG, §§ 38, 49 LuftVZO) werden die Flugplätze wie folgt klassifiziert:

Flugplätze:		
Flughäfen:	Landeplätze:	Segelfluggelände:
Verkehrsflughäfen München, Nürnberg	Verkehrslandeplätze z. B. Aschaffenburg, Augsburg.	z. B. Unterwössen, Königsdorf
Sonderflughäfen Oberpfaffenhofen	Sonderlandeplätze z. B. Jesenwang, Deggendorf	

Tabelle 2: Flugplatzarten

Quelle: Luftverkehrsgesetz, Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Einordnung der Flugplätze hängt in erster Linie von der Art und vom Umfang des Flugbetriebes ab. Von der Flugplatzart sind wiederum der Ausbauzustand, die Notwendigkeit zur Einhaltung von bestimmten Hindernisfreiflächen, die Anwendung fluglärmspezifischer Vorschriften usw. abhängig. Während die Flugplätze für den allgemeinen Verkehr (Verkehrsflughäfen, Verkehrslandeplätze) einer Betriebspflicht unterliegen, stehen Sonderflughäfen und Sonderlandeplätze nur für besondere Zwecke zur Verfügung (z. B. als Firmenflughäfen, Vereinslandeplätze).

Aufgrund ihrer flugbetrieblichen Eignung können die Flugplätze ferner eingeteilt werden in Flugplätze

- für den Sichtflugbetrieb

An- und Abflüge können nur dann durchgeführt werden, wenn gewisse Mindestsichtweiten vorhanden sind und ein bestimmter Abstand von Wolken eingehalten werden kann. Auf den Flugplätzen für den Sichtflugbetrieb, hierbei handelt es sich in der Regel um Sonderlandeplätze und kleinere Verkehrslandeplätze, werden überwiegend nicht gewerbliche Flüge der Allgemeinen Luftfahrt durchgeführt.

- für den Instrumentenflugbetrieb

Die Forderungen nach Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit und damit nach weitgehender Wetterunabhängigkeit bei der Durchführung des gewerblichen Luftverkehrs haben zu Systemen und Verfahren geführt, die eine von der Außensicht unabhängige Navigation und Aufrechterhaltung der Fluglage ermöglichen. Die Sichtreferenz nach außen wird dabei ersetzt durch Darstellung der erforderlichen Informationen auf Instrumenten im Cockpit des Flugzeuges. Die Bedingungen für eine Landung nach Instrumentenflugregeln sind in Kategorien eingeteilt (Cat I bis Cat III). Mit Instrumentenanflughilfen sind alle Verkehrsflughäfen und größere regionale Verkehrslandeplätze ausgestattet.

Die Flüge nach Instrumentenflugregeln werden von der Flugsicherung überwacht und gesteuert. An den internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland wird die Flugsicherung von der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) wahrgenommen, die auch die dafür erforderlichen Navigationseinrichtungen für die Luftstraßen und An- und Abflugverfahren zu und von Flughäfen sowie sonstigen Ausrüstungen zur Kontrolle des Luftverkehrs bereitstellt. Die Kosten der Flugsicherung werden von der DFS an die Luftraumnutzer in Form von Streckengebühren und An- und Abfluggebühren weitergegeben. Auf kleineren Flugplätzen, an denen der Bund einen Bedarf nach § 27 d Luftverkehrsgesetz nicht anerkennt, können grundsätzlich auf Antrag und zu Lasten des Flugplatzunternehmens sowie unter Beauftragung eines zertifizierten Flugsicherungsunternehmens Flugverkehrskontrolldienste eingerichtet werden.

3.2 Planung und Genehmigung von Flugplätzen

Die Anlegung oder der Ausbau von Flugplätzen ist ein äußerst komplexer Vorgang. Als weitreichender Eingriff in die Landschaft und oft mit der Inanspruchnahme fremder Grundstücke verbunden müssen bei Flugplatzprojekten vielfältige Faktoren berücksichtigt werden. Flugplätze dürfen deshalb nur mit Genehmigung der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes angelegt und betrieben werden. Auch für wesentliche Erweiterungen oder Änderungen der Anlage und des Betriebes eines Flugplatzes ist eine Genehmigung erforderlich. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wird insbe-

sondere geprüft, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sind.

Neben die Genehmigung tritt bei Flughäfen und Landeplätzen mit beschränktem Bau- schutzbereich das Planfeststellungsverfahren. Bei dem Planfeststellungsverfahren sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Das Planfest- stellungsverfahren konzentriert als Sammelverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung grundsätzlich alle sonst etwa notwendigen Einzelgenehmigungen in einer Entschei- dung. Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens ist der Planfeststellungsbeschluss. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Flughafenunternehmer und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend ge- regelt. Ist der Plan rechtskräftig festgestellt, so sind Beseitigungs- und Änderungsan- sprüche gegenüber festgestellten Anlagen ausgeschlossen. Der Planfeststellungsbe- schluss verleiht dem Flugplatzunternehmer keine dingliche Rechte an fremden Grund- stücken, ihm kommt jedoch eine wichtige enteignungsrechtliche Vorwirkung zu.

Im Vorfeld eines Planfeststellungsverfahrens ist bei der Anlegung oder wesentlichen Erweiterung in der Regel in einem vorgelagerten Raumordnungsverfahren die Ab- stimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen untereinander und mit den Erfordernissen der Raumordnung durchzuführen. Das Raumordnungsverfahren ist kein Zulassungs- oder Genehmigungsverfahren. Das Ergebnis des Raumordnungsverfah- rens ist allerdings in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren von den zuständigen Behörden und Kommunen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Für Flugplätze ist im Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahren ferner grund- sätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltver- träglichkeitsprüfung durchzuführen.

Betroffene Bürger und Kommunen haben die Möglichkeit, gegen die für Sie nachteiligen Entscheidungen der Verwaltungsverfahren Rechtsmittel vor den Verwaltungsgerichten einzulegen um eine Überprüfung der behördlichen Bescheide zu erreichen.

3.3 Dezentrale Flugplatzinfrastruktur in Bayern

Die Flugplatzinfrastruktur in Bayern ist dezentral und arbeitsteilig gegliedert:

- Die internationalen Verkehrsflughäfen München und Nürnberg übernehmen auf der ersten Ebene die Verkehrsaufgaben mit überregionalem Einzugsbereich. Der Flughafen München erfüllt dabei als interkontinentaler Luftverkehrsknoten von europäischem Rang eine besondere Aufgabe.
- Neben dem Angebot der internationalen Verkehrsflughäfen gewährleistet flächendeckend eine große Anzahl an regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen die schnelle Erreichbarkeit von Unternehmen.
Die zweite Ebene bilden die regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze mit gewerblichem Linien- und/oder touristischem Charterverkehr: Hof und Memmingen. Diese Plätze sollen über Flugverkehrskontrollzonen und Instrumentenflugverfahren verfügen. Auf ihnen ist die Abwicklung von Fluglinienverkehr insbesondere zu innerdeutschen Zielen, touristischer Charterluftverkehr sowie in größerem Umfang individueller Geschäftsreiseluftverkehr und Werkluftverkehr von Unternehmen vorgesehen.
- Die dritte Ebene der Flugplatzinfrastruktur umfasst schließlich rd. 20 Verkehrslandeplätze, die als Schwerpunkte für die Allgemeine Luftfahrt in den 18 bayerischen Planungsregionen vorgehalten werden. Hervorgehobene Plätze dieser Kategorie mit einem größeren Anteil an Geschäftsreise- und Werkluftverkehr wurden mit Instrumentenflugverfahren innerhalb eines unkontrollierten Luftraumes ausgerüstet.
- Vorrangig für den individuellen Privatluftverkehr stehen rd. 100 Sonderlandeplätze und Segelfluggelände zur Verfügung, die in der Regel von Luftsportvereinen getragen werden.

3.4. Flughäfen

3.4.1 Verkehrsflughafen München

Träger des Flughafens München ist die Flughafen München GmbH, an der der Freistaat Bayern mit 51 %, die Bundesrepublik Deutschland mit 26 % und die Landeshauptstadt München mit 23 % beteiligt sind.

Der Verkehrsflughafen München wurde nach einem fast 30 Jahre dauernden Planungs- Genehmigungs- und Bauzeitraum, der durch langwierige und komplexe Gerichtsverfahren begleitet wurde, im Mai 1992 in Betrieb genommen. Der Flughafen München ist eine der wenigen Flughafenneubauten, die in den letzten Jahrzehnten in Europa realisiert wurden.

Mit umfangreichen Maßnahmen wurde bei der Anlegung des Flughafens auf die Belange der Bevölkerung und des Umweltschutzes im Umland des Flughafens Rücksicht genommen. Eine spezielle Nachtflugregelung gewährt in hohem Maße den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm während der Nachtzeit.

Da die Neuanlegung eines Flughafens im Raum Südbayern langfristig nicht mehr möglich ist, hat die Staatsregierung im Landesentwicklungsprogramm ein Vorranggebiet Verkehrsflughafen München festgelegt, das die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens München sichern soll.

Der Flughafen München ist mit seinen Betriebsanlagen in der Lage, allen Anforderungen im Passagier- und Frachtluftverkehr nachzukommen. Er verfügt über zwei parallele Start- und Landebahnen mit je 4.000 m Länge und 60 m Breite. Sie sind in ihrer Länge so bemessen, dass Flugzeuge mit voller Nutzlast auch im Langstreckenverkehr eingesetzt werden können. Alle Anflugrichtungen sind für Allwetterflugbetrieb nach Kategorie III b zugelassen. Aufgrund des 2.300 m weiten Abstandes voneinander können die Start- und Landebahnen unabhängig voneinander genutzt werden.

Mit seinem dichten deutschen, europäischen und interkontinentalen Streckennetz ist der Flughafen München ein wichtiger Standortvorteil für ganz Bayern. Der Flughafen

und sein Verkehrsangebot haben zugleich eine zentrale Bedeutung im Wettbewerb der Regionen und für die Entwicklung unseres Landes.

Die Einbindung in das Drehkreuzkonzept der Lufthansa und der Star Alliance sind die Grundlage dafür, dass der Flughafen München überproportional am Verkehrswachstum partizipiert und seine Position unter den führenden europäischen Drehscheiben weiter verbessern kann.

Die Star Alliance ist das weltweit größte Netzwerk von internationalen Fluggesellschaften, das im Rahmen einer Kooperation ihr Streckennetz sowie ihr Buchungs- und Vertriebssystem aufeinander abgestimmt hat. Im Rahmen des sog. "Code-Sharing" wird ein Flug unter zwei oder mehr Flugnummern der Allianzpartner verkauft. Die Vorteile für den Fluggast sind immens. Mit nur einem Ticket kann ein Fluggast auf die gesamten Verbindungen der Allianzpartner zurückgreifen.

Als gleichberechtigte Luftverkehrsdrehscheibe von europäischem Rang neben Frankfurt wird der Flughafen München immer mehr zum Tor Deutschlands in die Welt. Zeit- und kostenaufwendige Umsteige Flüge zu anderen Drehkreuzen können vermieden werden. Hiervon profitieren Reisende und die Wirtschaft durch ein hochattraktives Verkehrsangebot mit weltweiten Direktfluglinien. Den Fluggästen steht ab München das Verkehrsangebot von rd. 110 Fluggesellschaften zur Verfügung, die München regelmäßig anfliegen und dabei rd. 250 Ziele in über 70 Ländern bedienen. Mit seinem Verkehrsaufkommen liegt der Flughafen München in Deutschland nach Frankfurt an zweiter Rangstelle, in Europa liegt er auf Platz 7 der 10 aufkommensstärksten Verkehrsdrehscheiben.

Wichtigste europäische Flughäfen 2006 (Fluggäste in Mio.)		
1.	London (LHR)	67,5
2.	Paris (CDG)	56,8
3.	Frankfurt am Main	52,8
4.	Amsterdam	46,1
5.	Madrid	45,5
6.	London (LGW)	34,2
7.	München	30,8
8.	Rom	30,1
9.	Barcelona	30,0
10.	Paris Orly	25,6

Tabelle 3: Wichtigste europäische Flughäfen 2006; Quelle: ACI Airports Council International

Mit der Inbetriebnahme des neuen Terminals 2 im Juni 2003 hat der Flughafen nicht nur seine Passagierkapazität auf rund 50 Mio. Fluggäste verdoppelt, er gewann auch eine neue Flughafenqualität. Das Terminal 2 ist das schnellste und beste Umsteigesystem in Europa, das exklusiv der Lufthansa und ihren Partnern für den Aufbau weiterer Interkontinentalstrecken und europäischer Verbindungen zur Verfügung steht. Der Neubau des Terminals 2 hat in Deutschland Modellcharakter, da sich erstmals eine Luftfahrtgesellschaft direkt am Bau und Betrieb eines Terminals beteiligt.

Im Terminal 1 sind Freiräume für neue Angebote der übrigen Linien- und Touristikflieger sowie für Low Cost Carrier entstanden.

Verkehrsergebnisse Flughafen München 2003 - 2006				
	2006	2005	2004	2003
Fluggäste gewerbl.	30.757.978	28.619.427	26.816.505	24.193.304
Flugbewegungen	411.335	398.838	383.110	355.602
Luftfracht geflogen	224.409 t	202.844 t	177.005 t	156.132 t

Tabelle 4: Verkehrsergebnisse Flughafen München 2003 - 2006

Quelle: Flughafen München GmbH

Im Juni 2005 hat die Gesellschafterversammlung der Flughafen München GmbH die Planungsfreigabe für den Bau einer dritten Start- und Landebahn und die Zustimmung zur Einleitung eines Raumordnungsverfahrens erteilt. Der rechtzeitige Bau einer dritten Bahn ist für die nachhaltige Entwicklung des Flughafens München unverzichtbar. Nur so können die Entwicklung des Flughafens als europäische Drehscheibe des interkontinentalen Luftverkehrs und sein dauerhaftes Bestehen im europäischen Wettbewerb gesichert und die damit verbundenen Chancen für Arbeitsplätze, wirtschaftliche Entwicklung und Standortattraktivität wahrgenommen werden.

Der weiteren Entwicklung des Flughafens München liegt folgende Bedarfsprognose zugrunde:

	2004	2020	Zuwachs gesamt in %	Zuwachs in % p. a.
Passagiere (Mio.)	26,8	55,8	108	4,7
Fracht/Post (1000 t)	192	820	327	9,5
Bewegungen (1000)	383	610	59	3,0
Umsteigeranteil (%)	33	45	-	-

Tabelle 5: Bedarfsprognose 2020 für den Flughafen München
Quelle: Intraplan Consult, München 2005

Bereits 2008 werden die bestehenden Start- und Landebahnkapazitäten voll ausgeschöpft sein, ab 2010 ist eine bedarfsgerechte Verkehrsentwicklung nicht mehr möglich. Durch die dritte Bahn soll die Kapazität von 90 Bewegungen/Std. um etwa ein Drittel auf ca. 120 Bewegungen/Std. gesteigert werden. Mit einer Fertigstellung des Projektes ist frühestens 2011 zu rechnen.

Das Umland des Flughafens München profitiert in hohem Maße durch den Flughafen München. Mit einer der deutschlandweit niedrigsten Arbeitslosenrate weist das Flughafenumland eine sehr hohe Beschäftigungsquote aus.

In einer umfassenden Untersuchung wurden im Jahr 2002 die strukturellen und verkehrlichen Auswirkungen des Flughafens München auf sein Umland untersucht¹. Das Gutachten sowie eine in den Jahren 2003/2004 durchgeführte ergänzende Untersuchung kommen zu dem Ergebnis, dass die Zahl der Arbeitsplätze am Flughafen und im Flughafenumland sich von rund 300.000 im Jahr 2000 - in Abhängigkeit von der Zahl der Fluggäste bei Prognosewerten in einer Bandbreite von 45 - 55 Mio. Passagieren - auf 349.000 bis 364.000 im Jahr 2015 weiter überdurchschnittlich erhöhen wird. Das Wachstum mit bis zu rd. 21 % wird allerdings geringer ausfallen als in der Vergangenheit. So war zwischen 1987 und 2000 die Zahl der Beschäftigten noch um 105.000, also mit einem Plus von 54 % gestiegen. Die bis 2015 neu geschaffenen zusätzlichen Arbeitsplätze werden zu rund zwei Drittel vom Flughafen generiert, ein Drittel entsteht aus der flughafenunabhängigen Eigenentwicklung der Region.

¹ www.stmwivt.bayern.de/verkehr/luftverkehr

Die Zahl der Einwohner in dem rd. 70 Städte und Gemeinden umfassenden Flughafenumland wird von etwas mehr als 505.000 im Jahr 2000 - in Abhängigkeit von der Zahl der Fluggäste bei Prognosewerten in einer Bandbreite von 45 - 55 Mio. Passagieren - auf 551.000 bis 566.000 im Jahr 2015 und damit um bis zu 12 % ansteigen. Gegenüber dem Zeitraum von 1987 bis 2000, in dem die Zahl der Einwohner noch um ungefähr 97.000 und damit um fast 24 % zunahm, wird sich auch die Bevölkerungszunahme abschwächen und sich dem generellen deutschlandweiten Trend nicht entziehen können.

Die Voraussetzungen für die Fortsetzung der dynamischen Entwicklung des Flughafens München müssen allerdings durch einen nachhaltigen Ausbau der Anbindung des Flughafens und des Umlandes an das öffentliche Straßen- und Schienennetz unterstützt werden. Notwendig sind zukunftsorientierte Lösungen, die das prognostizierte Verkehrswachstum bewältigen und eine optimale Erschließung des Flughafens sicherstellen. Die Staatsregierung setzt große Erwartungen in den Bau des Transrapid als innovative und für die Benutzer attraktive und schnelle Verbindung vom Flughafen zum Hauptbahnhof München und damit an das Fernverkehrsnetz der Bahn. Aber auch der S-Bahn-Ringschluß Erding in Verbindung mit der Walpertskirchener Spange und eine Bahnverbindung des Flughafens Richtung Ostbayern eröffnen die Möglichkeiten, die Attraktivität der östlich und nordöstlich des Flughafens gelegenen Gemeinden als Wohnstandort für Flughafenbeschäftigte zu erhöhen.

3.4.2 Verkehrsflughafen Nürnberg

Träger des Flughafens Nürnberg ist die Flughafen Nürnberg GmbH, an der der Freistaat Bayern und die Stadt Nürnberg mit je 50 % beteiligt sind.

Der Flughafen Nürnberg hat nach den Zielvorstellungen der Staatsregierung die Aufgabe, als zweiter internationaler Verkehrsflughafen Bayerns die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Nordbayerns langfristig sicherzustellen. Über den Flughafen Nürnberg ist der nordbayerische Raum unmittelbar an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz angeschlossen, er ist Nordbayerns „Tor zur Welt“.

Im Linienverkehr werden ab Nürnberg alle wichtigen innerdeutschen und europäischen Zentren angefliegen. Mit rd. 60 % am gesamten Verkehrsaufkommen hat der Touristikverkehr einen besonderen Stellenwert. Rd. 150 Flüge pro Woche werden ab Nürnberg zu 40 verschiedenen Ferienflugzielen angeboten. Von besonderer Bedeutung für Nürnberg ist das touristische Charterdrehkeuz der Air Berlin.

Verkehrsergebnisse Flughafen Nürnberg 2003 - 2006				
	2006	2005	2004	2003
Fluggäste	3.965.357	3.847.646	3.653.569	3.296.267
Flugbewegungen	78.043	76.111	71.818	73.233
Luftfracht Geflogen	13.869	12.034	13.342	12994

Tabelle 6: Verkehrsergebnisse Flughafen Nürnberg 2003 - 2006
Quelle: Flughafen Nürnberg GmbH

Bei einer Entfernung von nur 7 km zum Nürnberger Stadtzentrum besteht eine günstige Lage des Flughafens im Städtedreieck Nürnberg/ Fürth/ Erlangen mit kurzen Verbindungen zu den Schwerpunkten des nordbayerischen Luftverkehrsaufkommens.

Der Flughafen Nürnberg verfügt über eine 2.700 m lange und 45 m breite Start- und Landebahn und ist für den Allwetterflugbetrieb nach Kategorie III b für die Hauptlandrichtung ausgerüstet.

Mit der Inbetriebnahme einer durchgehenden U-Bahnverbindung zum Hauptbahnhof im November 1999 wurde für den Flughafen Nürnberg eine optimale Anbindung sowohl an die Innenstadt als auch an das ICE-Netz der Bahn geschaffen. Die nur ca. 12 Minuten dauernde Fahrzeit stellt eine beispielhafte Vernetzung der Verkehrsträger Bahn und Luftverkehr dar und hat zu einer deutlichen Aufwertung des Flughafens Nürnberg geführt.

Mit rd. 4.000 Arbeitsplätzen zählt der Flughafen Nürnberg zu den bedeutendsten und attraktivsten Arbeitgebern in der Region und gilt als Impulsgeber und Standortfaktor für die Wirtschaft.

3.4.3 Sonderflughafen Oberpfaffenhofen

Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen ist ein wichtiger Standort der Luft- und Raumfahrtindustrie und der Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland. Der auf dem Flughafen abgewickelte Flugbetrieb ist Voraussetzung für die wirtschaftliche und technologische Sicherung und Entwicklung des Standortes. Der Flugplatz dient der Industrie insbesondere zum Transport von Komponenten bei der in Oberpfaffenhofen ansässigen Fertigung von Teilen der Airbus - Flugzeuge sowie der Vermarktung der Dornier - Regionalflugzeuge und der Flugzeugwartung.

Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen trägt mit den übrigen Luft- und Raumfahrtstandorten München und Ottobrunn sowie Donauwörth, Manching und Augsburg dazu bei, dass der Freistaat Bayern das Zentrum der Luft- und Raumfahrtindustrie innerhalb Deutschlands ist und eine Schrittmacherfunktion in diesen Hochtechnologiebereichen einnimmt. Von besonderem Vorteil für die Luftfahrtindustrie in Oberpfaffenhofen ist die Wechselwirkung mit dem bayerischen Forschungsstandort des DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, das ebenfalls am Sonderflughafen ansässig ist. Aufgrund der unmittelbaren örtlichen Nähe von Industrie- und Forschung werden eine enge Zusammenarbeit und ein Technologietransfer zwischen Wirtschaft und Wissenschaft gefördert und eine kontinuierliche Erweiterung der Fachkompetenzen in der Luft- und Raumfahrttechnologie sichergestellt.

Die langfristige Sicherung und bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen ist sowohl aus industriepolitischen, forschungspolitischen und arbeitsmarktpolitischen Gründen unverzichtbar. Das Landesentwicklungsprogramm 2006 sieht deshalb in Kapitel B V 1.6.5 als neues Ziel vor: „Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen soll in seinem Bestand gesichert werden. Die Möglichkeiten für einen bedarfsgerechten Ausbau und für seine Nutzung durch den Geschäftsreiseflugverkehr sollen offen gehalten werden.“

3.5 Regionale Luftverkehrsinfrastruktur in Bayern

3.5.1 Bedeutung

Regionale Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze sind wichtige Standortfaktoren, die die Industrie- und Gewerbeansiedlung fördern. Besonders bei der Neuansiedlung von Betrieben und bei der Schaffung qualifizierter Arbeitsplätze wirkt sich das Vorhandensein der regionalen Flugplatzinfrastruktur vorteilhaft aus. Für verkehrsgünstig gelegene oder für strukturschwache Gebiete ist ein Flugplatz eine unverzichtbare Infrastruktureinrichtung für Unternehmen, die auf schnelle und direkte Luftverkehrsverbindungen angewiesen sind. Hierbei handelt es sich vielfach um Branchen, die durch Hochtechnologie, einen hohen Exportanteil oder starkes Wachstum gekennzeichnet sind und deren Ansiedlung oder Erhalt in der Fläche besonders wünschenswert ist.

Auf den regionalen Flugplätzen werden im wesentlichen abgewickelt:

- regionaler Linienflugverkehr,
- touristischer Charterluftverkehr,
- Charter-/Taxiflugverkehr von gewerblichen Luftfahrtunternehmen mit Geschäftsreiseflugzeugen,
- Werkluftverkehr mit firmeneigenen Flugzeugen,
- Arbeitsluftverkehr für den Einsatz in der Landwirtschaft, Pipelineüberwachung, Vermessungsflüge, Luftbildflüge, geophysikalische Flüge usw.
- private Reiseflüge,
- Rettungs- und Ambulanzflüge,
- Flugschulung und –ausbildung.

Der Luftverkehr außerhalb des Fluglinien- und des touristischen Charterverkehrs wird als „Allgemeine Luftfahrt“ bezeichnet, soweit er mit kleineren Flugzeugen – in der Regel bis zu 5,7 t Höchstabflugmasse und bis zu 10 Fluggastsitzen – durchgeführt wird. Die Allgemeine Luftfahrt hat den Hauptanteil an den Flugbewegungen auf den Verkehrslandeplätzen.

Die Nachfrage nach regionaler Luftverkehrsinfrastruktur kann weder durch die vorhandenen Verkehrsflughäfen München und Nürnberg noch durch die Verkehrsträger Schiene und Straße gedeckt oder gar ersetzt werden.

Entscheidende Vorteile für den regionalen Linienflugverkehr sowie für die Allgemeine Luftfahrt, insbesondere den Geschäftsreise- und Werkluftverkehr, sind

- die direkte luftverkehrsmäßige Anbindung der Region. Innerhalb Europas stehen mehr als 1.000 Landeplätze zur Verfügung, die von der Allgemeinen Luftfahrt angeflogen werden können.
- die erhebliche Reisezeitverkürzung durch die spezifischen Vorteile des Flugzeuges. Aufgrund des Zeitvorteils gegenüber Bodenverkehrsmitteln ist es nur mit dem Flugzeug möglich, Reisen in einem Tag innerhalb Europas unmittelbar aus der Region heraus durchzuführen, für die ansonsten zwei oder mehr Tage aufgewendet werden müssten.
- die schnelle und direkte Erreichbarkeit auch von dezentral gelegenen Orten, die mit anderen Verkehrsträgern (z. B. Bahn und Kraftfahrzeug) nicht oder ungünstig erreicht werden können.

3.5.2 Bestand an regionalen Landeplätzen in Bayern

Bayern verfügt derzeit über folgende regionale Luftverkehrsinfrastruktur (Jan. 2007):

24 Verkehrslandeplätze

64 Sonderlandeplätze

49 Segelfluggelände

11 Sonderlandeplätze für Ultraleichtflugzeuge

Für den Betrieb mit Motorflugzeugen zugelassen und geeignet sind die Verkehrslandeplätze und Sonderlandeplätze. Eine Übersicht über diese Plätze ist aus Anlage 1 ersichtlich.

Auf den Verkehrslandeplätzen und Sonderlandeplätzen in Bayern wurden im Jahr 2005 insgesamt rd. 504.000 Flugbewegungen (Starts und Landungen) mit Motorflugzeugen im gewerblichen und nichtgewerblichen Luftverkehr durchgeführt. Die hohe

Zahl an Flugbewegungen an den Landeplätzen zeigt die Bedeutung, die diese Plätze als Verkehrseinrichtungen innerhalb des Luftverkehrssystems einnehmen. Neben den Motorflugbewegungen stehen die Landeplätze auch den übrigen Luftverkehrsteilnehmern zur Verfügung (insbesondere Motorsegelflug, Ultraleichtflug, Segelflug). Unter Berücksichtigung dieser Luftverkehrsarten werden allein auf den bayerischen Landeplätzen (ohne Segelfluggelände, Ultraleichtfluggelände und Hubschrauberlandeplätze) jährlich rd. 800.000 Flugbewegungen abgewickelt.

Träger der Verkehrslandeplätze sind in der Regel kommunale Gebietskörperschaften oder privatrechtliche Zusammenschlüsse von kommunalen Gebietskörperschaften. In Einzelfällen werden Verkehrslandeplätze aus historischen Gründen noch von Luftsportvereinen betrieben.

Die Sonderlandeplätze und Segelfluggelände haben im Gegensatz zu den Verkehrslandeplätzen keine Betriebspflicht und dienen vorwiegend luftsportlichen Zwecken. Diese Flugplätze werden meist von gemeinnützigen Luftsportvereinen oder von gewerblichen Flugschulen betrieben.

3.5.3 Schwerpunktconcept

3.5.3.1 Allgemeines

Das Landesentwicklungsprogramm und der Gesamtverkehrsplan haben den Bedarf für die Vorhaltung von regionalen Verkehrslandeplätzen anerkannt und festgelegt, dass in der Regel jede Planungsregion über zumindest einen Luftverkehrsanschluss verfügen soll, sofern nicht eine Erschließung durch einen günstig gelegenen Landeplatz in benachbarten Regionen gewährleistet ist. 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. Das flächendeckende Raster der 18 Planungsregionen in Bayern stellt eine geeignete konzeptionelle Grundlage dar. Hierdurch wird weitgehend sichergestellt, dass innerhalb Bayerns von jedem Ort in angemessener Entfernung ein Landeplatz für den allgemeinen Verkehr zur Verfügung

steht. Das Schwerpunktkonzept gewährleistet damit eine ausreichende Versorgung aller Landesteile mit einer hochwertigen Luftverkehrsinfrastruktur.

Folgende Gründe sprechen für eine solche Konzentration des Luftverkehrs:

- Vorhaltung leistungsfähiger Flugplätze, die die erforderlichen geländemäßigen Voraussetzungen in möglichst optimaler Weise erfüllen,
- Gesichtspunkte der Raumordnung, der Landesplanung und des Umweltschutzes,
- Gesichtspunkte der Flugsicherung und der Luftraumkapazität sowie
- volkswirtschaftliche Gesichtspunkte und ein optimaler Einsatz öffentlicher Fördermittel.

Die als Schwerpunkte vorgesehenen Verkehrslandeplätze müssen über ausreichende Ausbaumöglichkeiten verfügen, um die an sie gestellten Anforderungen langfristig erfüllen zu können.

Die Staatsregierung verfolgt seit Beginn der 70er Jahre auf der Basis von Festlegungen im Landesentwicklungsprogramm und im Gesamtverkehrsplan das Schwerpunktkonzept und fördert gezielt Investitionen auf den entsprechenden Flugplätzen. Der Einsatz des staatlichen Förderprogramms konzentriert sich auf die im Landesentwicklungsprogramm und im Gesamtverkehrsplan bezeichneten Schwerpunktflyplätze.

Verkehrslandeplätze können aufgrund ihrer flugbetrieblichen Eignung in folgende Gruppen eingeordnet werden:

- Verkehrslandeplätze für den Instrumentenflugbetrieb
 - mit der Eignung für Präzisionsanflüge,
 - mit der Eignung für Nicht-Präzisionsanflüge.
- Verkehrslandeplätze für den Sichtflugbetrieb

Verkehrslandeplätze für den Präzisionsflug verfügen über Navigationsanlagen (Gleitwegsender, Landekursender) für eine horizontale und vertikale Flugwegführung. Sie sind bei einem hohen Anteil an gewerblichen Flügen und bei Linienflugverkehr in der

Regel mit einer Kontrollzone ausgestattet, in der Flugsicherungsdienste (Flugverkehrskontrolle) durchgeführt werden. Die Flugsicherungsdienste können aufgrund von europäischen Rechtsvorschriften zur Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Luftraumes seit dem 21.06.2007 nur noch von zertifizierten Flugsicherungsunternehmen durchgeführt werden.

Verkehrslandeplätze, deren Verkehrsaufkommen die kostspielige Einrichtung einer Kontrollzone und Präzisionslandesystemen nicht rechtfertigt, haben die Möglichkeit, ihren Nutzern ein Nicht-Präzisions - Anflugverfahren im Rahmen eines speziell von der Deutschen Flugsicherung GmbH geschaffenen Luftraumes F anzubieten. Verkehrslandeplätze für den Nicht-Präzisionsflug verfügen in der Regel nur über Einrichtungen für die vertikale Flugwegführung, was im Vergleich zu Flugplätzen für den Präzisionsflug zu einer ungünstigeren Entscheidungshöhe für Fehlanflugverfahren führt. Im Luftraum F erfolgen An- und Abflüge im Gegensatz zu den Flugplätzen mit Kontrollzone unkontrolliert innerhalb einer um den Flugplatz bedarfsweise aktivierten Schutzzone. Um den hohen Stand der Flugsicherheit zu gewährleisten, darf sich jeweils nur ein einziges nach Instrumentenflugregeln fliegenderes Luftfahrzeug im Luftraum F aufhalten. Für den übrigen Verkehr gelten darüber hinaus besondere Voraussetzungen.

Der Instrumentenanflug auf Flugplätzen wird weitgehend noch auf der Basis von bodengestützten Navigationshilfen durchgeführt. Hierauf kann auf absehbare Zeit besonders für den Präzisionsanflug noch nicht verzichtet werden. Neue technische Möglichkeiten für Nichtpräzisions-Instrumentenanflüge bietet die Satellitennavigation (Global Positioning System – GPS). Die Deutsche Flugsicherung GmbH hat entsprechende Verfahren als alleinige Anflughilfe für Nichtpräzisions – Anflüge auf den Landeplätzen seit dem Jahr 2000 grundsätzlich zugelassen.

Verkehrslandeplätze für den Instrumentenflugbetrieb sollen eine befestigte Start- und Landebahn von 1.200 bis 1.600 m haben und müssen spezifische Anforderungen an die Hindernissituation erfüllen. Nach dem Landesentwicklungsprogramm und dem Gesamtverkehrsplan kommen die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Flugplätze als Schwerpunkte in Betracht:

Planungsregion	Verkehrsflughafen/ Verkehrslandeplatz mit Instrumentenflug	Sonstige Verkehrslandeplätze
1 Bayerischer Untermain	Aschaffenburg (Luftraum F - Planung)	--
2 Würzburg	--	Giebelstadt (milit.)
3 Main Rhön	--	Haßfurt
4 Oberfranken - West	Coburg-Brandensteinebene (Luftraum F)	--
5 Oberfranken - Ost	Hof (Kontrollzone) Bayreuth (Luftraum F)	--
6 Oberpfalz - Nord	--	Weiden
7 Industrieregion Mittelfranken	--	Herzogenaurach
8 Westmittelfranken	--	Rothenburg o. d. T.
9 Augsburg	Augsburg (Kontrollzone)	--
10 Ingolstadt	--	Manching (milit.) (Kontrollzone)
11 Regensburg	--	Regensburg
12 Donau - Wald	Straubing (Luftraum F)	Vilshofen
13 Landshut	Eggenfelden (Luftraum F)	Landshut
14 München	--	Fürstenfeldbruck (milit.) Jesenwang
15 Donau - Iller	--	Leipheim (milit.)
16 Allgäu	Memmingen (Kontrollzone)	
17 Oberland	--	--
18 Südostoberbayern	--	Mühldorf a. Inn

Tabelle 7 Regionale Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze als Schwerpunkte
Quelle: BStMWIVT, Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006

3.5.3.2 Regionalflughafen Memmingen

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern sieht den ehemaligen Militärflugplatz Memmingerberg für eine zivile Nachfolgenutzung als Schwerpunktflugplatz für das Allgäu vor, denn bislang stand für das Allgäu und für den gesamten Bereich südlich von Augsburg und westlich Münchens ein den Anforderungen des Luftverkehrs genügender ziviler Flugplatz nicht zur Verfügung. Eine wissenschaftliche Bedarfsuntersuchung und Verkehrsprognose für die zivile Nachnutzung des Militärflugplatzes Memmingerberg hat das solide Marktpotential eines regionalen Verkehrsflughafens im Hinblick auf das Passagieraufkommen festgestellt.

Als Träger des Konversionsprojektes hat sich im Jahr 2001 eine Unternehmerinitiative gebildet. Im Juli 2004 wurde die luftrechtliche Genehmigung als regionaler Verkehrsflughafen erteilt. Die gegen die Genehmigung erhobenen Klagen wurden vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof im Dezember 2005 abgewiesen. Über eine vom Bundesverwaltungsgericht zugelassene Revision ist noch nicht entschieden.

Der Flughafen verfügt über eine Start- und Landebahn mit einer Länge von ca. 2.900 m und über ein Instrumentenlandesystem. Am Flughafen ist ferner eine Flugverkehrskontrollzone mit Flugsicherungsdiensten eingerichtet.

Die Betreibergesellschaft des Flughafens Memmingen nutzt die sich aus der luftrechtlichen Genehmigung ergebenden Möglichkeiten und hat den Flughafen nach Durchführung der entsprechenden Investitionen und Schaffung der flugsicherungsmäßigen Voraussetzungen seit Ende Juni 2007 dem Linien- und Touristikverkehr geöffnet. Seither hat die TUIfly den Flughafen Memmingen in ihren Flugplan aufgenommen. Angeboten werden Flüge von und nach Berlin, Hamburg, Mallorca, Neapel, Venedig, Antalya und Heraklion.

Neben einer Nutzung durch den Linien- und Ferienflugverkehr steht der Flughafen auch der Allgemeinen Luftfahrt mit den Segmenten individueller Geschäftsreiseluftverkehr, Werkluftverkehr, Taxiluftverkehr und Flugschulen, sowie einer Ansiedlung von Unternehmen zur Verfügung.

3.5.3.3 Verkehrslandeplatz Hof-Plauen

Der Verkehrslandeplatz Hof-Plauen hat eine wichtige regional- und verkehrspolitische Bedeutung für die strukturschwache Region Oberfranken-Ost. Zur Verbesserung der Standortgunst und aus Gründen der Sicherung und der Neuansiedlung von Unternehmen ist die Region auf einen guten Anschluss an den Luftverkehr angewiesen. Auf dem Flugplatz Hof-Plauen wird seit 1972 die gemeinwirtschaftliche Fluglinie Hof - Frankfurt am Main betrieben, die der oberfränkischen Wirtschaft einen schnellen und regelmäßigen Zugang zu den europäischen Zentren ermöglicht.

Der Flugplatz verfügt über eine Start- und Landebahn mit einer Länge von ca. 1.600 m und über ein Instrumentenlandesystem. Am Flugplatz ist ferner eine Flugverkehrskontrollzone mit Flugsicherungsdiensten eingerichtet.

Die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG, an der die Städte Hof und Plauen, die Landkreise Hof, Wunsiedel und der Vogtlandkreis sowie ein Firmenpool beteiligt sind, hat in den vergangenen Jahren den Bau einer 2.480 m langen Start- und Landebahn und die Aufstufung des Flugplatzes zu einem Verkehrsflughafen geplant. Das Vorhaben sollte es ermöglichen, dass auf dem Flugplatz auch Flugzeuge der Muster in der Größenordnung der Boeing 737 und des Airbus A 320 betrieben werden können.

Die von der Flughafengesellschaft beantragte Planfeststellung für das Ausbauprojekt einer neuen Start- und Landebahn wurde allerdings von der Regierung von Mittelfranken – Luftamt Nordbayern wegen fehlender Planrechtfertigung mit Bescheid vom 18.06.2007 abgelehnt.

3.5.3.4 Verkehrslandeplatz Augsburg

Der Verkehrslandeplatz Augsburg ist ein wichtiger Standortfaktor für die Region Augsburg. Er hat besondere Bedeutung für den Geschäftsreise- und Werkluftverkehr. In den Jahren zwischen 1986 und 2005 wurde auf dem Flugplatz Augsburg Linienflugverkehr zu innerdeutschen Zielen durchgeführt. Dieser Verkehr wurde im Mai 2005 aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt. Zu der Einstellung des Linienverkehrs haben

insbesondere die Verbesserung des Verkehrsangebotes am Flughafen München und die schnellere Erreichbarkeit des Flughafens München ab Augsburg über die Autobahn beigetragen.

Die Stadt Augsburg als Betreiberin des Flugplatzes Augsburg beabsichtigt, den Flugplatz zu einem modernen City Airport vor allem für den Geschäftsreiseflugverkehr weiter zu entwickeln.

3.5.3.5 Sonstige Schwerpunktlandeplätze

Neben den hervorgehobenen Regionalflughäfen Memmingen und Hof sowie dem City Airport Augsburg wurden in den einzelnen Regionen Bayerns weitere Schwerpunktlandeplätze entwickelt, die der Allgemeinen Luftfahrt als Stützpunkte dienen (siehe Tabelle Seite 27).

Ausgewählte Verkehrslandeplätze mit einem hohen Anteil an individuellem Geschäftsreiseflugverkehr und an Werkverkehr sollen über Instrumentenanflughilfen für den Nichtpräzisions-Anflug verfügen. In Bayern sind hierfür bislang die Verkehrslandeplätze Bayreuth, Coburg-Brandensteinebene, Eggenfelden, Manching und Straubing zugelassen. Am Verkehrslandeplatz Aschaffenburg ist die Einrichtung von Instrumentenflugeinrichtungen geplant.

Die übrigen Verkehrslandeplätze für die Allgemeine Luftfahrt sind nur für den Sichtflugverkehr zugelassen. Sie dienen vor allem der Anbindung der Regionen an den individuellen Geschäftsreiseflugverkehr, den Werkluftverkehr und den Privatluftverkehr. Als sonstige Schwerpunktlandeplätze stehen die Verkehrslandeplätze Haßfurt, Weiden, Herzogenaurach, Rothenburg o. d. T., Regensburg, Vilshofen, Landshut, Jesenwang und Mühldorf zur Verfügung.

Als Schwerpunktlandeplätze für die Allgemeine Luftfahrt in ihren jeweiligen Regionen kommen aufgrund fehlender geeigneter anderer Flugplätze auch die Militärflugplätze Giebelstadt, Manching, Fürstfeldbruck und Memmingen in Betracht. Auf den

gesonderten Abschnitt Nr. 3.5.3.7 "Zivile Mitbenutzung von Militärflugplätzen" wird hingewiesen.

Auf den Schwerpunktflugplätzen sollte nach dem Landesentwicklungsprogramm eine befestigte Start- und Landebahn mit einer Länge von mindestens 1.200 m vorhanden sein, damit die gebräuchlichen im Werk- und Geschäftsreiseflugverkehr eingesetzten Flugzeuge an den Flugplätzen betrieben werden können.

Im Zuge der Harmonisierung bislang unterschiedlicher nationaler flugbetrieblicher Regelungen sind auf Empfehlung des Joint Aviation Authorities Committee (JAA) – eines Zusammenschlusses der europäischen nationalen Luftfahrtbehörden - spezifische Vorschriften für den Einsatz von Zivilflugzeugen im gewerblichen Verkehr von Luftfahrtunternehmen europaweit eingeführt worden (JAR-OPS 1). Die in das deutsche Luftrecht übernommenen Vorschriften haben zur Folge, dass zusätzliche Sicherheitsfaktoren für die Startrollstrecke und für die Landestrecke von den Flugzeugen berücksichtigt werden müssen. Dies bedeutet, dass die Verkehrslandeplätze in Bayern über Start- und Landebahnen mit einer Gesamtlänge zwischen 1.200 m und 1.600 m verfügen müssten, damit sie von allen im gewerblichen Geschäftsreiseluftverkehr eingesetzten Flugzeugen angefliegen werden können.

3.5.3.6 Verkehrslandeplätze als Entlastungsflugplätze für Verkehrsflughäfen

Die Kapazitätsengpässe auf verschiedenen großen internationalen Verkehrsflughäfen haben zunehmend zu einer Verdrängung der auf den Flughäfen auch abgewickelten Allgemeinen Luftfahrt auf nahe gelegene Landeplätze geführt. Hierzu hat sowohl die Entgeltpolitik der Verkehrsflughäfen beigetragen als auch die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft vom 18.01.1993, die eine Priorität des Linien- und Charterverkehrs bei der Zuteilung der Slots (Zeitnischen für Starts und Landungen) vorsieht.

In dem Flughafenkonzept des Bundes wird die Wichtigkeit der Allgemeinen Luftfahrt und der regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze mit ihrem nicht unbedeutenden Aufkommen der Geschäftsfliegerei hervorgehoben und ein Angebot an Satellitenflughäfen in der Nähe von Wirtschafts- und Ballungszentren und damit in der Nähe von internationalen Verkehrsflughäfen für erforderlich gehalten. Auch die Verkehrsminister der Länder setzen sich für eine stärkere Stellung der Regionalen Verkehrslandeplätze ein.

Bei der Abwicklung von Verkehren auf Ausweichflugplätze geht es in erster Linie darum, diejenigen Luftverkehrsarten auszugliedern, die nicht Linien- und Charterverkehr oder Zubringerluftverkehr für diesen Linien- und Charterverkehr sind. Eine Ausgliederung von Teilen dieser Verkehrsarten ist von den Flughäfen aufgrund der verkehrlichen Zusammenhänge nicht vorgesehen und in der Regel auch nicht möglich. Die nahegelegenen Verkehrslandeplätze sind aufgrund ihres Ausbauzustandes, insbesondere der zu kurzen Start- und Landebahnen, für eine Übernahme entsprechender Verkehre ohnehin durchweg nicht geeignet.

Der Flughafen München wurde 1991 von der Betriebspflicht für alle nach Sichtflugregeln an- und abfliegenden Flugzeuge sowie für alle Flugzeuge mit einer zulässigen Höchstabflugmasse bis 2.000 kg befreit. Diese Entscheidung hatte zur Folge, daß die etwa 150 früher an den aufgelassenen Flughäfen München-Riem und Neubiberg stationierten Kleinflugzeuge endgültig vom Flughafen München ausgeschlossen blieben. Lediglich die Flugzeuge, die vom Bundesverwaltungsgericht auf den neuen Flughafen eingewiesen worden waren, erhalten ein vorläufiges Bleiberecht, das erlischt, sobald eine angemessene Ersatzlösung für die Beteiligten in der Region München gefunden ist. Von dem Bleiberecht sind gewerbliche Flugschulen und kleine Flugcharterunternehmen betroffen.

In der Region 14 (München) konnte bislang noch keine zufrieden stellende langfristige Lösung zur Unterbringung der Allgemeinen Luftfahrt geschaffen werden. Derzeit strebt der Träger des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen die Ausweitung des Nutzerkreises auf den qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr mit Flugzeugen über 2 t

Höchstabflugmasse an. Ferner hat die Flugplatz Fürstenfeldbruck Betriebsgesellschaft mbH einen Antrag auf luftrechtliche Genehmigung der zivilen Nachfolgenutzung des Militärflugplatzes Fürstenfeldbruck für Flugzeuge bis 5,7 t Höchstabflugmasse gestellt, da die Bundeswehr den militärischen Flugbetrieb dort im Jahr 2005 eingestellt hat. Die luftrechtlichen Verfahren sind noch nicht abgeschlossen.

Die Kapazität des Flughafens Nürnberg ist zur Abwicklung der Allgemeinen Luftfahrt noch ausreichend. Aufgrund der im Vergleich zu Landeplätzen hohen Start- und Landeentgelte des Flughafens ist davon unabhängig der Privatluftverkehr mit kleinen Flugzeugen in den letzten Jahren in größerem Umfang auf nahegelegene Landeplätze (u. a. zum Verkehrslandeplatz Herzogenaurach) abgewandert.

3.5.3.7 Zivile Mitbenutzung von Militärflugplätzen

Ausgehend von der geänderten militärischen Sicherheitslage seit Anfang der 90er Jahre steht im Mittelpunkt der planerischen Überlegungen auch die zivile Mitbenutzung bzw. Nachfolgenutzung von Militärflugplätzen. Aufgrund der erheblichen Probleme der Neuanlegung von Flugplätzen in unserem dichtbesiedelten Land, ist die Mitbenutzung oder Nachfolgenutzung der in der Regel gut ausgebauten und flugbetrieblich günstig gelegenen Militärflugplätze ein wichtiger Beitrag zur Schonung von Ressourcen.

In den letzten Jahren konnte mit der Erteilung von luftrechtlichen Genehmigungen als zivile Verkehrslandeplätze auf den Militärflugplätzen Giebelstadt, Fürstenfeldbruck, Manching und Memmingen eine wichtige Fortentwicklung der Luftverkehrspolitik innerhalb des Schwerpunktkonzeptes erreicht werden. Aufgrund des hervorragenden Ausbauzustandes der Flugplätze und der ausreichend langen Start- und Landebahnen sind die Flugplätze besonders für den Geschäftsreise- und Werkluftverkehr ein wichtiger Standortfaktor für die Unternehmen in ihren jeweiligen Regionen.

In Regionen, die bisher noch nicht über geeignete Verkehrslandeplätze als Schwerpunkte verfügen, soll eine zivile Mitbenutzung von Militärflugplätzen angestrebt wer-

den. Dies betrifft in Bayern nach Realisierung der zivilen Mitbenutzung bzw. Nachfolgenutzung an den vorgenannten Flugplätzen nur noch die Regionen 15 (Donau Iller). Allerdings sind Bemühungen, in der Region Donau Iller eine zivile Nutzung des früheren Militärflugplatzes Leipheim zu erreichen, aufgrund der ablehnenden Haltung der örtlichen Gebietskörperschaften gescheitert. Ferner konnte ein Träger für diesen Schwerpunktflugplatz nicht gefunden werden.

3.5.3.8 Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm

Dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm wird bei Flughäfen und Landeplätzen im Rahmen der luftrechtlichen Anlagenehmigung und Planfeststellung umfassend Rechnung getragen.

Von besonderer Bedeutung ist das mit Wirkung vom 07.06.2007 in Kraft getretene neue Fluglärmgesetz. Das Gesetz hat nach seinem § 1 den Zweck, „in der Umgebung von Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen“. Die gegenüber dem veralteten Fluglärmgesetz aus dem Jahr 1971 mit 10 bis 15 Dezibel deutlich herabgesetzten Lärmwerte für Lärmschutzzonen erzielen einen ausgewogenen Ausgleich zwischen den Interessen der Flugplatzbetreiber und der Anwohner. Mit dem Gesetz legt der Gesetzgeber erstmals Lärmwerte zur Beurteilung des Fluglärms für die Fachplanung von Neu- und Ausbauprojekten von Flugplätzen verbindlich fest.

Für Landeplätze, an denen mehr als 15.000 Flugbewegungen stattfinden, gelten für alle Propellerflugzeuge und Motorflugzeuge bis zu 9 t Höchstgewicht im nichtgewerblichen und im gewerblichen Luftverkehr Flugbetriebsbeschränkungen in lärmsensiblen Tageszeiten. Grundlage ist die Landeplatz - Lärmschutz - Verordnung vom 05.01.1999 (BGBl I S. 35). Innerhalb der Beschränkungszeiten sind Starts zu Überlandflügen nur noch zulässig, wenn für das Flugzeug ein Lärmzeugnis erteilt ist und es nicht vor Ablauf von 60 Minuten zum Startflugplatz zurückkehrt. Hierdurch wird eine ganz erhebliche Einschränkung des Platzrundenflugbetriebes an Flugplätzen

erreicht. Geschäftsreiseflüge sind Streckenflüge und somit von den zeitlichen Einschränkungen der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung nicht berührt, wenn die benutzten Flugzeuge über ein Lärmzeugnis verfügen.

Für die Präferenzpolitik zugunsten „leiser“ Propellerflugzeuge ist es besonders wichtig, daß die zeitlichen Flugbetriebsbeschränkungen nicht für Flugzeuge gelten, die den in der Verordnung genau definierten „erhöhten Schallschutzanforderungen“ entsprechen. In der Landeplatz-Lärmschutzverordnung 1999 sind diese Anforderungen gegenüber den früheren Vorschriften für Flugzeuge mit einem Baujahr ab 2000 nochmals erheblich verschärft worden.

Bereits vor Inkrafttreten der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie eingreifende Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms in der Umgebung von bayerischen Verkehrslandeplätzen getroffen:

- Seit 1992 werden Zuwendungen zum Ausbau von Landeplätzen ausschließlich mit der Auflage gewährt, daß sich die jeweiligen Flugplatzhalter verpflichten, nur noch Luftfahrzeuge mit erhöhtem Schallschutz auf ihren Plätzen zu stationieren.
- Durch eine Musterentgeltordnung wurden die Flugplatzhalter angehalten, eine verstärkte Spreizung der Landeentgelte zu Lasten der lauten Flugzeuge durchzuführen.

4. Ausblick

Die weiter zunehmende Internationalisierung der Handelsströme und Globalisierung der Wirtschaft erfordern in Zukunft mehr denn je die Vorhaltung einer modernen und wettbewerbsfähigen Luftverkehrsinfrastruktur. Besonders die in hohem Maße exportorientierte bayerische Wirtschaft ist auf ein gutes Angebot an Luftverkehrsverbindungen angewiesen.

Mit den in Bayern vorhandenen Flughäfen und Landeplätzen steht der Bevölkerung und der Wirtschaft eine hervorragende dezentrale Luftverkehrsinfrastruktur zur Verfügung, die allen Anforderungen gerecht wird. Diesen Bestand gilt es zu sichern und im Sinne einer langfristig orientierten Infrastrukturpolitik nachfragegerecht weiter auszubauen.

Die luftverkehrspolitischen Zielsetzungen der Bayerischen Staatsregierung sehen deshalb vor

- die Sicherung der vorhandenen Luftverkehrsinfrastruktur und ihre nachfragegerechte Weiterentwicklung
- die Entwicklung des Flughafens München zu einer wichtigen europäischen Luftverkehrsdrehscheibe zur Stärkung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit der Region München und darüber hinaus ganz Bayerns durch Einrichtung von hochwertigen weltweiten Verbindungen in alle Wirtschaftsregionen
- die Stärkung des Flughafens Nürnberg als wichtigen Schwerpunkt für den innerdeutschen und kontinentalen Luftverkehr
- die Weiterentwicklung der regionalen Luftverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der örtlichen Entwicklungsplanungen und -anliegen sowie der Belange der Allgemeinen Luftfahrt.

5. Verzeichnis der Tabellen

- Tabelle 1: Gewerblicher Luftverkehr auf den deutschen Verkehrsflughäfen 1950 – 2005 (Seite 4)
- Tabelle 2: Flugplatzarten (Seite 11)
- Tabelle 3: Wichtigste europäische Flughäfen 2006 (Seite 16)
- Tabelle 4: Verkehrsergebnisse Flughafen München 2003 – 2006 (Seite 17)
- Tabelle 5: Bedarfsprognose 2020 für den Flughafen München (Seite 18)
- Tabelle 6: Verkehrszahlen Flughafen Nürnberg 2003 – 2006 (Seite 20)
- Tabelle 7: Regionale Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze als Schwerpunkte (Seite 27)

6. Anhang

Anlage 1: Motorflugplätze in Bayern

Anlage 2: Flugbewegungen an Schwerpunkt - Verkehrslandeplätzen

Motorflugplätze in Bayern

Regierungsbezirk	Verkehrsflughafen (V)/ Sonderflughafen (S)	Verkehrslandeplatz	Sonderlandeplatz
Oberbayern	München (V) Oberpfaffenhofen (S)	Fürstenfeldbruck Manching	Ampfing- Waldkraiburg Bad Endorf/Jolling Beilngries Burgheim Dachau-Gröbenried Eichstätt Grabenstätt Jesenwang Moosburg Mühldorf Neuburg-Egweil Oberschleißheim Schönberg Vogtareuth Warngau
Niederbayern		Eggenfelden Landshut Straubing Vilshofen	Arnbruck Deggendorf Dingolfing Elsenthal-Grafenau Fürstenzell Kirchdorf Pfarrkirchen Sonnen Vilsbiburg
Oberpfalz		Regensburg-Oberhub Weiden	Berching Griesau Neumarkt Nittenau-Bruck Schmidgaden Schwandorf
Oberfranken		Bayreuth Burg Feuerstein Coburg- Brandensteinsebene Hof Kulmbach Lichtenfels	Bamberg Breitenau Coburg Steinrücken Hetzleser Berg Ottengrüner Heide Pegnitz Rosenthal-Field- Plössen Zell-Haidberg

Mittelfranken	Nürnberg (V)	Ansbach-Petersdorf Herzogenaurach Rothenburg o.d.T.	Bad Windsheim Dinkelsbühl Gunzenhausen Lauf-Lillinghof Neustadt/Aisch Roth Schwabach Thalmassing- Weizenhofen Treuchlingen
Unterfranken		Aschaffenburg Giebelstadt Haßfurt Mainbullau Würzburg- Schenkenturm	Bad Kissingen Bad Neustadt/Saale Ebern-Sendelbach Hettstadt Lager Hammelburg Ochsenfurt Schweinfurt
Schwaben	Memmingerberg (V)	Augsburg Kempten-Durach	Bad Wörishofen Donauwörth- Genderkingen Günzburg Gundelfingen Illertissen Mindelheim Nördlingen Schwabmünchen Thannhausen Weißenhorn Wildberg



Schwerpunkt für die Allgemeine Luftfahrt nach Landesentwicklungsprogramm

Flugbewegungen an Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen in Bayern

Gewerbliche und nichtgewerbliche Motorflugbewegungen ^{1 2}

Flugplatz	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Aschaffenburg	25.278	26.712	31.926	29.726	28.958	38.118	39.118
Giebelstadt ³	808	1.046	---	---	870	870	---
Haßfurt	12.332	10.088	12.566	13.142	12.752	13.590	16.816
Coburg-Brandenst.	10.448	11.498	12.752	12.046	12.128	11.836	10.928
Bayreuth	5.458	5.662	7.022	6.688	8.134	11.202	18.658
Hof	6.846	7.992	7.728	8.904	9.942	10.712	10.760
Weiden	6.628	7.620	8.002	8.012	10.278	8.386	7.316
Herzogenaurach	25.228	30.000	39.452	35.904	34.666	44.468	44.242
Rothenburg ob der Tauber	8.908	9.634	10.440	10.308	15.072	12.626	11.836
Augsburg	42.242	45.028	57.480	68.634	72.590	76.770	69.494
Manching ³	1.014	1.268	1.500	1.280	1.792	---	---
Regensburg	5.272	5.918	8.768	7.262	6.910	6.314	5.770
Straubing	17.476	21.724	23.770	19.356	17.844	18.806	18.978
Vilshofen	14.152	15.218	12.688	12.802	12.788	12.856	14.644
Landshut	23.894	26.666	31.084	33.856	34.024	35.842	39.770
Eggenfelden	15.702	15.750	16.790	18.906	16.882	18.766	13.982
Jesenwang ⁴	17.000	26.524	24.112	31.260	25.716	28.540	24.056
Fürstenfeldbruck ⁵	---	--	---	---	---	---	---
Kempten	12.680	10.872	15.604	11.342	17.258	15.774	16.424
Mühldorf ⁴	8.350	11.542	14.470	13.452	12.990	14.840	14.686

Daten: Statistisches Bundesamt Fachserie 8

¹ Starts- und Landungen

² ohne Ultraleichtflüge und Motorsegelflüge

³ luftrechtliche Genehmigung im Jahr 2000 erteilt

⁴ Sonderlandeplatz (im LEP als Schwerpunkt-Verkehrslandeplatz vorgesehen)

⁵ Klage gegen luftrechtliche Genehmigung erhoben