

I. Vizepräsident des Bayerischen Landtags
Staatsminister a.D.

An die
Mitglieder des CSU-Kreisverbandsausschusses

München, 01. Februar 2010

Vom Militärflughafen Fürstenfeldbruck zum Konzept der Gemeinde Maisach

Nachdem die Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms am 01. Januar 2010 in Kraft getreten ist und der ehemalige Militärflughafen Fürstenfeldbruck zum 31. Januar 2010 aus der militärischen Trägerschaft entlassen wurde, soll nachfolgend ein kurzer Überblick über die Entwicklung vom Militärflughafen zum Konzept der Gemeinde Maisach gegeben werden.

1. Im Jahr 1993 hat sich der Freistaat Bayern in einem Vergleich vor dem Bundesverwaltungsgericht verpflichtet, im Gegenzug zur Befreiung des Flughafens München Franz Josef Strauß von der Betriebspflicht für Sichtflug bis 2 Tonnen eine angemessene Ersatzlösung für dieses Luftverkehrssegment zu finden. Bereits im Jahr 1991 war vom bayerischen Wirtschaftsministerium die Öffnung des Militärflughafens Fürstenfeldbruck für Kleinflugzeuge vorgesehen worden. Der Ministerrat hat diese Entscheidung in den 90er Jahren mehrfach bestätigt und den Landtag, der sich dieser Linie bereits 1992 angeschlossen hatte, in mehreren Berichten auf dem Laufenden gehalten.

Zur Verwirklichung wurde 1995 die Flugplatz Fürstenfeldbruck Betriebsgesellschaft (FFB GmbH) mit den Gesellschaftern Fliegerclub München, AOPA Germany (Verband der Allgemeinen Luftfahrt) und der IHK für München und Oberbayern gegründet, wobei allerdings die Gesellschafterfunktion der IHK höchststrichterlich nur bis zur dauerhaften Einrichtung des Verkehrslandeplatzes erlaubt wurde. Die laufenden Betriebskosten hat weitgehend die Flughafen München GmbH übernommen. Die Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung wurde 1998 erteilt und ermöglichte 20.000 Flugbewegungen. Eine Vereinbarung über die Modalitäten der zivilen Mitbenutzung des Militärflughafens mit den Flugplatzanliegergemeinden ist nicht zustande gekommen. Da die Gemeinde Maisach die Zufahrt zum Flugplatz sperrte, konnte sich der Flugbetrieb nicht im genehmigten Umfang entwickeln. Außerdem bildete sich eine Bürgerinitiative gegen die Zivilflieger.

Die Staatsregierung hat ihr grundsätzliches Ziel, Fürstenfeldbruck als Landeplatz der Allgemeinen Luftfahrt einzurichten, allerdings beibehalten und auch noch in den Landesentwicklungsprogrammen von 2003 und 2006 mit Zustimmung des Landtags bekräftigt, da es noch kein belastbares Alternativkonzept für Fürstenfeldbruck gab. Das Wirtschaftsministerium hat das Bundesverteidigungsministerium 2005 über das grundsätzliche Interesse des Freistaates an einer zivilfliegerischen Anschlussnutzung informiert und gebeten, eine militärische Entwidmung nur in enger Abstimmung mit dem Freistaat vorzunehmen.

2. Eine grundlegend neue Lage ergab sich im September 2005, als die Bundeswehr ihre Entscheidung bekanntgab, den Militärflughafen Fürstenfeldbruck ganz aufzugeben und nahezu den gesamten fliegerischen Bereich mit einer Gesamtfläche von ca. 240 ha in das allgemeine Grundvermögen des Bundes zu überführen, das von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) verwaltet wird. Wäre der ehemalige Militärflughafen zur Gänze in der Verantwortung der Bundeswehr als militärische Vorbehaltsfläche verblieben, wäre praktisch nur die zivilfliegerische Nachnutzung möglich gewesen. Mit der Aufgabe des Flughafens war aber der Fall der Konversion eingetreten, d.h. es konnte frei darüber entschieden werden, welche künftige Nutzung die bestmögliche sein würde.
3. Die Flugplatzanliegergemeinden hatten angesichts der in der Bevölkerung vorhandenen Widerstände gegen eine Nutzung des Militärflughafens durch die Zivilflieger bereits 1995 den Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München mit der Erarbeitung von Vorschlägen für ein Nachfolgekonzept ohne Flugbetrieb beauftragt. Unmittelbar nach der Aufgabebestimmung der Bundeswehr im September 2005 ergriff die Gemeinde Maisach unter Bürgermeister Gerhard Landgraf auf der Grundlage der früheren Überlegungen die Initiative und setzte sich mit der BImA, dem Münchner Trabrenn- und Zuchtverein sowie mit der Fa. BMW Group in Verbindung und konnte bereits im Sommer 2006 ein Konzept für die nichtfliegerische Nachnutzung vorlegen.

Dieses Konzept umfasst ein Fahrsicherheitszentrum der Fa. BMW Group, das in Verbindung mit der BMW-Welt in München für Kunden aus aller Welt betrieben werden soll. Daran schließt sich ein Fahrsicherheitstraining für die Bayerische Polizei an. Als weiterer Investor zieht der Münchner Trabrenn- und Zuchtverein e.V. mit seiner Trabrennbahn von München-Daglfing nach Maisach. Außerdem sollen die Sportanlagen des SC Maisach auf das Flugplatzgelände verlagert und die Gemeinde Maisach durch eine Südumgehung vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Große Teile des Areals wurden allerdings im Zuge der Nachmeldung von Flächen durch die Staatsregierung als FFH-Gebiet eingestuft, für das ein sehr strenger Flächen- und Artenschutz gilt. Vorhaben, die erhebliche Beeinträchtigungen maßgeblicher Bestandteile eines FFH-Gebietes verursachen, sind danach nur dann zulässig, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich wirtschaftlicher und sozialer Gesichtspunkte gegeben sind, die Planung alternativlos ist und die notwendigen Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des kohärenten Netzes Natura 2000 gewährleistet werden. Deshalb verwenden die Gemeinde Maisach unter dem neuen Bürgermeister Hans Seidl und die

BlmA besonders große Sorgfalt auf die Berücksichtigung der FFH-Bedingungen sowohl auf dem Flugplatz-Areal als auch bei der Auswahl der Ersatzflächen.

4. Ebenfalls im Frühjahr 2006 stellte die FFB GmbH den Antrag auf Genehmigung eines Verkehrslandeplatzes Fürstenfeldbruck für die Allgemeine Luftfahrt mit 40.000 Flugbewegungen jährlich beim Luftamt Südbayern.

Bereits im Dezember 2005 hatte ein Gespräch von MdB Gerda Hasselfeldt, Staatsminister Dr. Thomas Goppel, Landrat Thomas Karmasin und mir mit Vertretern der FFB GmbH und der IHK München und Oberbayern stattgefunden, bei dem es um den Nutzen ging, der mit einem Verkehrslandeplatz der Allgemeinen Luftfahrt für die Bevölkerung der Flugplatzanliegergemeinden verbunden wäre. Die Vertreter der Zivilflieger sagten zu, dass sie uns innerhalb vier Monaten genügend ansiedlungswillige luftfahrtnahe Firmen nachweisen könnten, die in diesem Raum Hunderte neuer Arbeitsplätze schaffen würden. Leider warten wir bis heute auf die Einhaltung dieser Zusage, was kein Wunder ist, wenn man berücksichtigt, wie schwer sich der voll ausgebaute Sonderflughafen Oberpfaffenhofen tut, neue Firmen zum Ersatz der durch die Insolvenz von Fairchild-Dornier verlorenen ca. 3.000 Arbeitsplätze zu gewinnen.

Wir sind auch froh, dass wir uns von den Hinweisen der Zivilflieger auf den „erfolgreichen“ Flughafen der Allgemeinen Luftfahrt Egelsbach bei Frankfurt nicht haben beeindrucken lassen. Dieser Flughafen vor den Toren Frankfurts hat nach Zeitungsberichten im Jahr 2008 einen Verlust in Höhe von einer halben Million Euro eingeflogen und bei den kommunalen Gesellschaftern bislang 5,2 Mio Euro Schulden angehäuft. Deshalb wurde inzwischen der US-Investor Warren Buffett als Gesellschafter gewonnen, der postwendend die Erhöhung der jährlichen Flugbewegungen von 80.000 auf 100.000 verlangte. Kein Wunder, dass sich dagegen Bürgerprotest erhob.

5. Ein Vergleich der beiden Nutzungskonzepte zeigt, dass das Konzept der Gemeinde Maisach nicht nur für den Bund im Hinblick auf den Grundstückserlös bzw. die Grundstücksrendite vorteilhafter ist als der Fliegerantrag. Vor allem das weitaus höhere Gesamtinvestitionsvolumen, deutlich mehr Arbeitsplätze und eindeutig positivere Effekte für die Wirtschaft in diesem Raum sprechen gegenüber der zivilfliegerischen Nutzung für das Maisacher Konzept.

Dabei muss berücksichtigt werden, dass die FFH-Qualität des Geländes einer Ansiedlung von Betrieben enge Grenzen setzt und der Landkreis Fürstenfeldbruck der am dichtesten besiedelte Landkreis Bayerns ist, der zwar bei der Wirtschaftskraft im Raum München nachhinkt, aber bei der Kaufkraft seiner Bevölkerung an 7. Stelle unter allen 435 deutschen Stadt- und Landkreisen liegt.

6. Aus diesem Grund habe ich, nachdem der Vorstand von BMW endlich am 23. Mai 2007 seinen Einstieg verbindlich beschlossen hatte, mit Unterstützung meiner Fraktion im Landtag einen Antrag eingebracht, der die Staatsregierung aufforderte, das Konzept der Gemeinde Maisach zur nichtfliegerischen Nachnutzung des ehe-

maligen Fliegerhorstes Fürstenfeldbruck zu unterstützen und das Landesentwicklungsprogramm entsprechend zu ändern. Dieser Antrag wurde vom federführenden Wirtschaftsausschuss am 29. November 2007 mit der Zwei-Drittel-Mehrheit der CSU bei Stimmenthaltung von SPD und Grünen angenommen. Das Plenum verabschiedete den Antrag am 30. Januar 2008 mit den Stimmen der CSU-Mehrheit sowie der Grünen, die am Ende auf den fahrenden Zug aufgesprungen waren, während sich die SPD wiederum der Stimme enthielt.

Der Ministerrat hat daraufhin am 9. Dezember 2008 in Vollzug dieses Landtagsvotums beschlossen, das Ziel B V 1.6.8 des Landesentwicklungsprogramms (LEP) wie folgt zu ändern:

„In Ziel B V 1.6.8 LEP wird folgender Satz angefügt:

„In der Region München (14) soll zusätzlich zu der bestehenden zivilen Luftverkehrsinfrastruktur kein neuer Verkehrslandeplatz zugelassen werden.“ Außerdem wird in der Begründung zu Ziel B V 1.6.8 das Wort „Fürstenfeldbruck“ aus der Aufzählung der Militärflugplätze gestrichen.“

In der Konsequenz dieses Kabinettsbeschlusses untersagte das Wirtschaftsministerium am 23. Dezember 2008 dem Luftamt Südbayern, der FFB GmbH die Genehmigung für den Betrieb eines Verkehrslandeplatzes auf dem ehemaligen Militärflugplatz Fürstenfeldbruck zu erteilen. Am 24. Juli 2009 teilte das Wirtschaftsministerium dem Bundesverteidigungsministerium mit, dass es gegen eine militärische Entwidmung keine Einwendungen erheben wird.

Der Bayerische Landtag hat schließlich nach Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen Anhörung am 16. Dezember 2009 mit den Stimmen aller Parteien bei einer Gegenstimme und zwei Enthaltungen (von CSU-MdL aus der Umgebung des Flughafen München Franz Josef Strauß) der Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms in Sachen Fürstenfeldbruck und Oberpfaffenhofen zugestimmt, so dass die Änderungen am 01. Januar 2010 in Kraft treten konnten. Die Wehrbereichsverwaltung Süd hat ihrerseits nach Klärung durch Parlamentarischen Staatssekretär Christian Schmidt als Konsequenz aus der Abgabe an die BImA den ehemaligen Militärflughafen Fürstenfeldbruck zum 31. Januar 2010 aus der militärischen Trägerschaft entlassen, womit auch das zivilfliegerische Mitbenutzungsrecht entfallen ist.

7. Eine klare Antwort auf die Kritik der Zivilflieger enthält die Begründung, die die Staatsregierung ihrer Änderung des LEP angefügt hat. Dort heißt es u.a. wörtlich: „Die Region 14 ist luftverkehrsmäßig intensiv und angemessen erschlossen. In der Region liegt der internationale Verkehrsflughafen München ... Ergänzend können auch in jeweils etwa 70 km Entfernung von der Landeshauptstadt Verkehrslandeplätze in angrenzenden Planungsregionen nach Osten in Landshut, nach Westen in Augsburg und nach Norden in Manching zur luftverkehrlichen Anbindung für die Allgemeine Luftfahrt beitragen. Alle drei Verkehrslandeplätze sind über Autobahnen angebunden. ... Die Region 14 hält bereits im gesamtbayerischen Interesse den internationalen Verkehrsflughafen München vor ... Das Ziel, dass in der Regel jede Region über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luft-

fahrt verfügen soll, muss daher angesichts der ausreichenden luftverkehrlichen Erschließung in der dicht besiedelten Region 14 hinter dem Bedarf an Siedlungs-, Gewerbe- und Erholungsflächen zurückstehen.“

Spätestens mit der Entscheidung von BMW zugunsten des Standortes Maisach hätte auch die IHK für München und Oberbayern ihre Rolle als Gesellschafter der FFB GmbH überdenken und sich ihrer gesetzlich vorgeschriebenen Aufgabe als Mittler zwischen den unterschiedlichen Interessen ihrer verschiedenen Mitgliedsbetriebe stellen müssen. Die IHK und die FFB GmbH haben die nach gründlicher Güterabwägung vollzogene Änderung in der politischen Bewertung der Nutzung des ehemaligen Militärflughafens und die darauf beruhenden rechtsstaatlichen Entscheidungen von Landtag und Staatsregierung ignoriert sowie kaum Bereitschaft zum pragmatischen Eingehen auf die neue Situation erkennen lassen.

Reinhold Bocklet, MdL
I. Vizepräsident des Bayerischen Landtags