



Fürstenfeldbruck, den 27.04.2012

Ein Gespenst geht um in Maisach¹⁾

oder: Rückkehr der Flieger nach Fürsty ohne BMW?

Landtagsvizepräsident Reinhold Bocklet holte in mehreren öffentlichen Stellungnahmen aus den letzten Tagen einmal mehr die Möglichkeit einer Rückkehr der Flieger auf den Flugplatz aus seiner Horrortrickkiste. Da reibt sich so mancher die Augen: Die bösen Flieger, die Bocklet so listenreich vertrieben haben will, müssen jetzt wieder als Buhmänner herhalten, weil die GRÜNEN so unartig waren, auf die Idee zu kommen, die Bürger befragen zu wollen, was sie eigentlich von der Wahl zwischen ursprünglich zwei Übeln halten. Aus den beiden Übeln ist inzwischen nur noch eines geworden: Der Abgas- und Lärmerzeuger BMW. Die Alternative dazu wäre der Erhalt eines einzigartigen Naturschutzgebiets, das mit Biodiversität und Ruhe für die Anwohner, wenn man die Umweltkosten einrechnet, einen „höherwertigen“ (Zitat Bocklet) Nutzen bietet.

Als Bürgerinitiative Pro-Luftverkehr vertreten wir nun seit über 6 Jahren die Ansicht, dass der im Vergleich zum militärischen Flugbetrieb stark verminderte zivile Flugbetrieb aus vielen Gründen eine gute Sache und keineswegs ein Horrorszenario ist. Herr Bocklet hat vehement bis 2006 selbst so argumentiert. Wir wollen diese Argumente hier nicht wiederholen, sie sind unter www.aufsteigen-mit-fuersty.de nachzulesen. Doch schauen wir uns die neuesten Einlassungen von Herrn Bocklet einmal genauer an.

Hier der Faktencheck:

Wie ist die Rechtslage? Herr Bocklet beruft sich öffentlich gern auf die von ihm initiierte LEP-Fortschreibung in der es in Bezug auf Fürsty heißt :„*In der Region 14 (München) soll zusätzlich zu der bestehenden zivilen Luftverkehrsinfrastruktur kein neuer Verkehrslandeplatz zugelassen werden*“. Dieser Satz sei vom Landtag nur

¹⁾ frei nach Marx & Engels 1848

deshalb so beschlossen worden, weil er mit der vorgeblich höherwertigen Nutzung durch BMW begründet werden konnte. Nur seinetwegen habe das Luftamt letztlich die beantragte luftrechtliche Genehmigung verweigert.

Zwei der höchsten bayerischen Gerichte, der Verwaltungs- und der Verfassungsgerichtshof, bewerten diese LEP-Fortschreibung jedoch ganz anders, nämlich so: *„Bei der angegriffenen Regelung handelt es sich wegen ihres (...) Soll-Characters zwar der Form, nicht aber dem Inhalt nach um ein Ziel der Raumordnung. Ihr Gegenstand ist eine (...) lediglich zu berücksichtigende, nicht zwingende raumordnungsrechtliche Vorgabe. Soll-Bestimmungen regeln die Rechtsfolgen nicht schlechthin verbindlich, sondern lassen Raum für atypische Fallgestaltungen.“* Im Klartext: Das Luftamt hätte die LEP-Änderung in der vorliegenden Fassung durchaus ignorieren können. Die BMW-Nachnutzung hat gar nichts mit der Ablehnung des zivilen Flugbetriebs zu tun, und es ist nicht Aufgabe des Luftamts, solche Alternativen zu bewerten. Bestehende Verkehrslandeplätze könnten durchaus erweitert werden, und Sonderlandeplätze sind nicht einmal erwähnt, sie könnten ohnehin überall genehmigt werden. An der LEP-Änderung hat es also offensichtlich gar nicht gelegen! Herr Bocklet, 1. Vizepräsident des Landtags, der im Verfahren unserer Popularklage eine eigene Stellungnahme dazu abgegeben hat, sollte deshalb diese inzwischen rechtskräftige Auslegung sehr wohl bekannt sein.

Wäre Flugbetrieb überhaupt weiter möglich? Im Prinzip durchaus und dies außerdem mit geringem Aufwand, solange die Startbahn ganz oder wenigstens in einer Länge von möglichst 1500 m inkl. Stoppbahn weiter existiert, mindestens aber eine Bahn von ca. 1000 m. Dies ist übrigens im Maisacher Konzept genauso vorgesehen. Man kann davon ausgehen, daß die Bahn aus Gründen der immensen Entsorgungskosten für den Betonschutt und der Chance auf Vervielfachung der Kosten, falls – wie zu erwarten – Altlasten aus den 40er und 50er Jahren gefunden würden, noch lange so bleiben wie sie jetzt ist. In Neubiberg liegt die ehemalige Startbahn seit nun 17 Jahren verlassen herum, und die zuständige Gemeinde Unterhaching verzichtet vorsichtshalber auf die Realisierung ihrer ursprünglichen Baupläne und schreibt sogar lieber den Kaufpreis von seinerzeit 7,5 Mio € ab, als daran zu rühren.

Für Maisach böte sich also, wenn alle anderen Überlegungen mangels Durchführbarkeit scheitern sollten, evtl. als Plan C,D oder E noch an, an beiden Enden und in der Mitte der Startbahn je eine große Windkraftanlage aufzustellen. Damit könnte sie neben den ungeliebten Außenlandungen der BW-Flugsportgruppe sicher auch die geplanten nächtlichen Hubschrauber-Stunts im Bereich der Polizei gleich mit verhindern. Im Einklang mit der örtlichen veröffentlichten Meinung, ließe sich dies noch dazu als volkswirtschaftliche Großtat verkaufen.

Was würde es bedeuten, ein neues Genehmigungsverfahren für Flugbetrieb zu betreiben? Das LEP in heutiger Fassung stünde zwar nicht dagegen, aber ein ganz neues LEP mit noch unbekanntem Inhalt wird in 1-2 Jahren in Kraft treten, wenn das hinter den Kulissen sich abspielende Hauen und Stechen unter den Fraktionen zu Ende ist. Dem Vernehmen nach soll es gestrafft sein und nicht mehr für jeden Wahlkreis Einzelregelungen treffen, die den Zweck haben, den örtlichen Vertreter im Landtag gut aussehen lassen. Ein neuer Genehmigungsantrag könnte nicht mehr im relativ kurzen Konversionsverfahren über 1-2 Jahre laufen, sondern müsste den langen Weg durch alle Instanzen der Gerichte von der Raumordnung bis zum Bebauungsplan und zur Betriebsgenehmigung gehen. Erfahrungswerte dafür sind 5-15 Jahre, sowie Gutachter-, Gerichts- und Anwaltskosten von mindestens 5 Mio €. Der

Grundstückskauf und nun wesentlich höhere Rück- und Umbaukosten würden bis dahin mit mindestens 10 Mio € zu Buche schlagen. Insgesamt kämen auf den Antragsteller das 8-10-fache der Kosten, wie 2008 unter den Bedingungen des Konversionsverfahrens veranschlagt, zu. Selbst wenn ein Investor diese Beträge aufzubringen bereit wäre, schrecken das Risiko und die Ungewissheit des Verfahrensausgangs nachhaltig ab, denn jeder Investor möchte schließlich, daß der Erfolg noch zu seinen Lebzeiten eintritt. Die Ansiedlung etwa eines Flugzeug-Montagebetriebs mit einigen 100 nachhaltigen Arbeitsplätzen, wie 2006 von der damaligen Betriebsgesellschaft angekündigt, würde kein Investor angesichts derart langer Zeiträume verantworten können, zumal sich in deren Ländern solche Projekte schneller und billiger verwirklichen lassen, oft mit erheblichen staatlichen Subventionen vor Ort.

Nebenbei gesagt: Eine Startbahn, wie die von Fürsty, heute neu zu bauen, kostet 500 bis 800 Mio €. Der Steuerzahler hat solche Beträge gerade für Berlin und Frankfurt aufgebracht, für München soll er ebenfalls in dieser Größenordnung zur Kasse gebeten werden. In unserer Region 14 sind bis jetzt zwei solcher öffentlich finanzierte Bahnen stillgelegt worden (Fürsty und Neubiberg), eine dritte wird in absehbarer Zeit dazu kommen (Erding). Hier darf doch die Frage erlaubt sein, ob es nicht gerecht wäre, dass diejenigen, die von dieser Entwicklung in Form von Ruhe und Immobilienwertzuwächsen profitieren, einen Lastenausgleich, etwa an die Attachinger (das ist ein Ort bei Freising im Abflugsektor der geplanten 3. Startbahn MUC II) zahlen? Wo bleibt der sonst oft zu hörende Mahnruf unserer Politiker nach mehr Verteilungsgerechtigkeit?

Was wird aus dem Naturschutzgebiet? Das Fürsty-Gelände ist überwiegend FFH-Gebiet – dank der Zustimmung der Gemeinden und des Landkreises vor gerade mal 10 Jahren. Damit ist die fliegerische Weiternutzung erlaubt, verboten ist nur eine Verschlechterung des natürlichen Umfeldes, z.B. durch Bau von BMW-Rundkursen. Dies ist der größte Schwachpunkt des Maisacher Konzepts. Um das zu heilen sind Ausgleichsflächen in der Nähe im Rahmen eines sogenannten Kohärenzverfahrens zu schaffen. Zudem muss dazu u.a. das notwendige öffentliche Interesse an einem VIP-Zirkus ausschließlich für BMW-Kunden begründet werden. „Förderung der Verkehrssicherheit!“ steht dazu schlicht im Maisacher Konzept. Aber würde eine derart an den Haaren herbeigezogene Begründung für einen VIP-Zirkus für BMW-Kunden vor dem Verwaltungsgerichtshof wohl Bestand haben? Es fehlt jetzt nur noch ein Appell von Herrn Bocklet an die GRÜNEN, die BMW-Anlagen endlich zu befürworten, weil BMW als Produzent aus der Region grundsätzlich zu bevorzugen sei – das wäre ähnlich bizarr!

Während das Kohärenzverfahren zur Verlegung von Vogelnestern, Heilpflanzen, den Standorten seltenster Schmetterlinge und geschützten Wirbeltieren zum Mallertshofer Holz noch nicht einmal abschließend geplant, geschweige denn genehmigt ist, wird auf dem Fürsty-Gelände schon mal fleißig gebuddelt und gedüngt, und Naturschützern, die dort beobachten und diese Vorgehensweise dokumentieren möchten, werden buchstäblich jede Menge Steine in den Weg gelegt. Ist diese Methode, vollendete Tatsachen zu schaffen bevor der Rechtsweg ausgeschöpft ist, beim Treffen in der letzten Woche zwischen CSU-Chef Seehofer und BMW-Chef Reithofer in Andechs bekräftigt worden? Braucht BMW nun keine Sorgen mehr zu haben, dass jemand alles vor Gericht aufhält? Das öffentliche Interesse bestünde hier wohl weniger in der Verkehrssicherheit, sondern vor allem in Erkenntnissen über die Gewaltenteilung in Bayern in Theorie und Praxis.

Die Gemeinde Maisach und ihr Plan B: Der Maisacher Gemeinderat führt an, man könne sein Projekt nicht mehr stoppen, weil schon zu viel Geld investiert worden sei, sagt aber nicht wie viel eigentlich genau und von wem. Der Flugplatzbetreiber FFB GmbH und deren Gesellschafter sowie der Freistaat haben in das Projekt Verkehrslandeplatz über 12 Jahre ca. 7 Mio € gesteckt. Wieso durfte das gestoppt werden? Beim Transrapid wurden den beteiligten Firmen Abwicklungskosten in 3-stelliger Millionenhöhe erstattet, beim 2. S-Bahn-Tunnel wird es ähnlich kommen, wo also ist das Problem?

Wir haben 2008 vorgerechnet, dass das Fahrtrainings-Zentrum für BMW selbst bei Vollausslastung ein permanenter Verlustbringer ist. Die Unbekannte für uns war dabei, wie BMW den Imagewert des Betriebs einschätzt und was durch Untervermietung eingenommen werden kann. Dieser Betrag könnte sich konjunkturabhängig schnell nach unten verändern, während die Abschreibungen konstant bleiben. Zur Zeit bewirbt BMW sein Fahrertraining über Gewinnspiele, was nicht für wirklich große Nachfrage auf dem freien Markt spricht. Es ist also nicht ausgeschlossen, dass BMW sobald das Gelände, von endlich Naturschutzauflagen „befreit“ ist und Bauerwartungsland geworden ist, die Grundstücke mit großem Gewinn weiterverwertet. Ist das der Plan B?

Schon lange war nicht mehr von der Ansiedlung des Trabsportvereins die Rede und Ansiedlungen von anderen, produktiveren Bereichen von BMW könnten wohl nur auf Fürstenfeldbrucker Gebiet im ehemaligen Kasernengelände gelingen, sie sind also kaum von Interesse für Maisach. Wir vermuten, dass der geheimnisvolle Plan B einfach aus der Genehmigung von immer mehr Doppelhaushälften für Pendler besteht. Ob dies eine zukunftssträchtige Lösung ist, mag man nach Lesen der Neuland-Studie von 2008 – Auftraggeber war der Landkreis FFB – die dem Kreis noch bis 2020 leichtes Wachstum, aber dann Rückgang vor allem wegen Überalterung vorhersagt, bezweifeln. Es fehlt halt an jungen Leuten, die nicht nur in Maisach schlafen und tagsüber in München einkaufen. Dazu müsste der Landkreis gemäß den Neuland-Empfehlungen u.a. seine Infrastruktur ausbauen und seine Alleinstellungsmerkmale, z.B. den Flugplatz, pflegen.

Schlußfolgerung:

- (1) Die LEP-Fortschreibung verhindert als Soll-Vorschrift den rein technisch auch nach Verwirklichung des Maisacher Konzepts weiter möglichen Flugbetrieb nicht mehr und nicht weniger als ohnehin nach geltender Rechtslage möglich, aber
- (2) aus Gründen der Kosten und der Dauer eines neuen Genehmigungsverfahrens ist es völlig unrealistisch, einen Investor zu finden.
- (3) Wir bewerten das Maisacher Konzept aus Gründen des Naturschutzes und wirtschaftlich eher pessimistisch.

Genau in dieser Situation müsste es gerade für die Gemeinde Maisach von Interesse sein, die Absicht der GRÜNEN, eine Bürgerbefragung durchzuführen, zu unterstützen. Sollte sich tatsächlich eine Mehrheit für das Maisacher Konzept ergeben, würde man auf diese Weise Entwicklungen wie in bei Stuttgart 21 vermeiden. Findet sich keine Mehrheit, wäre ein Konzept aus dem vorigen Jahrhundert gescheitert, doch der Natur bliebe ein Schutzraum erhalten.

Aus diesen Gründen befürworten wir das Vorhaben der GRÜNEN. Wichtig ist uns dabei volle Transparenz. Die Geheimniskrämerei muss ein Ende haben, alle Sonderabsprachen und alle Provisionszahlungen, etwa an die Gemeinde Eching, müssen auf den Tisch, es dürfen keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden, sonst kann kein Bürger fundiert entscheiden. Unsere BI wird sich mit ihrem Wissen dabei nicht zurückhalten.

Um sogleich ein Beispiel für Transparenz geben: Weder wird unsere BI von den GRÜNEN oder vom Bund Naturschutz finanziert, noch ist es umgekehrt. Allerdings haben wir von Beginn an alle Aktivitäten zum Erhalt der Natur auf dem Fluggelände unterstützt, u.a. bei Ausstellungen und Führungen auf dem Gelände für Experten oder Naturfreunde, und bei der Foto-Dokumentation von Frau Th. Ritz-Burgstaller. Wir sind zwar in der Bewertung der Sinnhaftigkeit des Flugbetriebs mit den GRÜNEN nicht einig, bei der Bewertung des Maisacher Konzepts sind wir es offensichtlich durchaus.

(Klaus-Peter Sternemann
Schriftführer)