

## Bayerische Staatsregierung plant den Ausbau der Flugplätze im Westen von München

Der neue Entwurf zum Landesentwicklungs-Programm (LEP) sieht für die Region 14 die Konzentration der gesamten allgemeinen Luftfahrt und den Ausbau der 3 Flugplätze im Westen von München vor. Betroffen sind: Oberpfaffenhofen, Fürstenfeldbruck und Jesenwang

Der Großflughafen München II (MUC II) ist nur offen für Flugzeuge über 2 t im Instrumentenflugbetrieb. Die meisten der früher in Riem und Neubiberg stationierten Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt (= ziviler Luftverkehr ohne Linien- und Charterverkehr durch die Fluggesellschaften) wurden vom Umzug nach München II ausgeschlossen. Der Plan der Staatsregierung, bis zu 270 Flugzeuge mit über 125.000 Flugbewegungen in Fürstenfeldbruck zu stationieren, scheiterte bisher am Widerstand der Gemeinden und Bürgerinitiativen.



### 3 Flugplätze in jeweils nur 10 - 12 km Entfernung

Im August 2005 wurde der Entwurf des LEP 2005 bekannt. Er sieht die Ansiedelung des gesamten Luftverkehrs der allgemeinen Luftfahrt der "Region 14" auf 3 Flugplätze im Westen von München vor. Auch die derzeit in MUC II stationierten Flugzeuge sollen auf diese Flugplätze umgesiedelt werden. Die Zahl der stationierten Flugzeuge und die Anzahl Flugbewegungen in der Region München-West wird sich schätzungsweise mehr als verdreifachen.

### Landeplatz für Geschäftsfieger oder Regionalflughafen?

Die im LEP 2005 für die Flugplätze genannten Beschränkungen auf "Geschäftsfieger" und die Größe der Flugzeuge dient einzig dem Ziel, die Nachteile des Flugbetriebs der allgemeinen Luftfahrt vor den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern zu verschleiern. Ist der Plan genehmigt, dann verhindern diese Formulierungen im LEP den Ausbau zum Regionalflughafen nicht, da diese Begriffe im Luftrecht nicht definiert und hinterlegt sind.

Um besser mit anderen Flughäfen konkurrieren zu können, sucht der Freistaat seit Jahren einen Flughafen zur Abwicklung der Charter- und Frachtflüge. Billig-Airlines und Frachtfluggesellschaften wickeln einen großen Teil der Flugbewegungen aus Kostengründen nachts ab. Erst vor kurzem versuchte der Freistaat den Fliegerhorst in Lagerlechfeld (bei Augsburg) für den Fracht- und Charterluftverkehr zu öffnen. Die Flugplätze in Fürstenfeldbruck und Oberpfaffenhofen erfüllen bereits viele technische Voraussetzungen zur Abwicklung des Charter- und Frachtflugverkehrs - auch bei Nacht.

**Wir befürchten, dass in München West ein Regionalflughafen mit Nachtbetrieb entsteht.**

**Das Aktionsbündnis gegen Fluglärm München West kämpft für Lebensqualität und gegen Fluglärm. Fünf Bürgerinitiativen fordern die Einstellung der Ausbaupläne der Staatsregierung für Flugplätze im Münchner Westen:**

WBF (Weßlinger Bürger Fragen)

Bürgervereinigung für Trinkwasserschutz und gegen Fluglärm

Bürgerinitiative gegen Fluglärm e.V. Maisach (Fürstenfeldbruck)

Bürgervereinigung Fluglärm e.V. (Jesenwang)

Interessengemeinschaft Germering-Unterpfaffenhofen gegen Fluglärm

Peter Külzer

Hans Hartmann

Norman Dombo

Thomas Möller

Dieter Belschner

Tel. 08153-3987

Tel. 0176-206 60 909

Tel. 08141-95 66 025

Tel. 089-871 2444

Tel. 0160-9092 1297

Wenn Sie gegen die Stationierung der allgemeinen Luftfahrt im Münchner Westen sind, dann sprechen Sie bitte Ihren Bürgermeister, Vertreter des Gemeinderats und Parteien an. Wir leiten Ihren Protest gerne weiter.

# Die allgemeine Luftfahrt schafft keine Arbeitsplätze

Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen ist ein traditioneller Standort für den Flugzeugbau und Zulieferbetriebe der Luftfahrt-Industrie. Er bietet viele qualifizierte Arbeitsplätze und ist ein wichtiger, förderungswürdiger Wirtschaftsfaktor für unsere Region.

Im Gegensatz zur Flugzeug-Industrie schafft die allgemeine Luftfahrt keine zusätzlichen Arbeitsplätze in der Region. Für die Abwicklung des Luftverkehrs an Regionalflughäfen wird nur wenig und gering qualifiziertes Personal benötigt, das von München II verlagert werden würde. Regionalflugplätze bieten Unternehmern eine Plattform zur Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Ausland.

Die Region München-West wird im LEP als "Gebiet mit erheblichem Urlaubstourismus" charakterisiert. Es steht außer Frage, dass der Urlaubstourismus im Fünfseenland in Folge einer Verdreifachung des Flugverkehrs Schaden nehmen wird. Dies gefährdet dort die Arbeitsplätze.

## Fluglärm und Abgase schaden der Gesundheit und dem Lernerfolg

Das LEP sieht auf allen betroffenen Flugplätzen die Abwicklung großer, mehrmotoriger Flugzeuge vor. Insbesondere Flugzeuge mit Strahltriebwerken und Hubschrauber verursachen wesentlich mehr Lärm als kleine Propellerflugzeuge mit Lärmzeugnis. Dies führt zusätzlich zum Anstieg des geplanten Flugverkehrs zu einer drastischen Erhöhung der Lärmbelastung, die zum Lärm des Anflugverkehrs von München II hinzukommt. Fluglärm führt nicht nur zu Gesundheitsschäden, sondern beeinträchtigt auch den Lernerfolg bei Kindern, wie in einer Studie nach der Verlagerung des Flughafens München-Riem nach Erding nachgewiesen wurde.

## Fluglärm mindert Immobilienwerte (400 Mio. Schaden)

Eine Studie der TU Chemnitz belegt: Bereits eine Steigerung des Lärmpegels von 10 dB verursacht bei Wohnimmobilien eine Wertminderung von fast 10%. Bei einer durchschnittlichen Wertminderung von je 20.000 EUR führt dies in den von Fluglärm betroffenen Gemeinden (bei 20.000 Objekten) zu einem Verlust der Betroffenen von 400 Mio. EUR.

## Profit ist die Motivation der Flugplatzeigentümer und Flugplatzbetreiber

Die im Entwurf des LEP aufgeführten Ausbaupläne der Flugplätze im Münchner Westen dienen überwiegend der Gewinnmaximierung der Flugplatz-Betreibergesellschaften.

- **MUC II:** Die langsamen kleinen Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt halten beim Starten und Landen große Flugzeuge auf und bringen nur geringe Abfertigungsgebühren. Dies ist der Grund für den Plan zur Auslagerung der allgemeinen Luftfahrt aus MUC II.
- **Oberpfaffenhofen:** Der Sonderflughafen ist nach der Schließung einiger Luftfahrtunternehmen für die Eigentümer nicht mehr rentabel. Die geplante Flugplatzenerweiterung (Rollbahnen und Betriebsgelände) dient der Abwicklung des zivilen Luftverkehrs und zusätzlicher Einnahmen aus den Landegebühren. Die Größe der geplanten Flugplatzeinrichtungen reicht für einen Regionalflughafen und die Abwicklung großer Passagier- und Frachtflugzeuge aus.
- **Fürstentfeldbruck:** Die Betreibergesellschaft leidet wegen des ausbleibenden Geschäftsflugverkehrs an Umsatzverlusten. Die geplante Erweiterung der Genehmigung für größere Flugzeuge und Ausdehnung der Betriebszeiten dient der Erschließung weiterer Umsätze und Gewinne für die Betreibergesellschaft.
- **Jesenwang:** Der Ausbau des Flugplatzes mit einer Landebahn von 1200 m dient zur Aufnahme größerer Flugzeuge mit höheren Landegebühren. Eine erst kürzlich eröffnete Tankstelle für Kerosin ist eine erste Investition in den Ausbau des Flugplatzes für die Abwicklung lauter Businessjets und Hubschrauber.

## Keine Subventionen aus öffentlichen Mitteln für Flugplatzenerweiterungen

Der Freistaat subventioniert Flugplatzenerweiterungen "auf Vorrat" in mehrstelliger Millionenhöhe. Diese Zuschüsse nutzen Flugplatzbetreibern und nicht der Allgemeinheit. Es kann nicht sein, dass Steuermittel für die Förderung von Flugplätzen verwendet werden, wobei betroffene Steuerzahler ihre Gesundheitsschäden und Wertverluste am Eigenheim auch noch selbst mitfinanzieren.

**Wir fordern alle betroffenen Gemeinden, Gemeinderäte, Landratsämter und Kreisräte auf, den Ausbau der Flugplätze und die Ansiedelung zusätzlichen Luftverkehrs strikt abzulehnen und zum Entwurf des LEP 2005 entsprechend Stellung zu nehmen.**