

Vortrag bei der Informationsveranstaltung der Stadt Germering zum Sonderflughafen Oberpfaffenhofen am 27.03.2006

Vom Sonderflughafen zum Verkehrsflughafen ?

1. Situation vor dem 02.12.2002
2. Die vier Schritte der EDMO zum gesteckten Ziel
 - Bescheid vom 02.12.2002 nach § 6 LuftVG
 - Planfeststellungsbeschluss vom 13.04.2004 nach § 8 LuftVG
 - Planungsziele Landesentwicklungsprogramm 2005/2006
 - weiterer Bescheid nach § 6 LuftVG ?
3. Zusammenfassung
4. Ausblick

1. Situation vor dem 02.12.2002

- Errichtung des Flughafens Oberpfaffenhofen auf Grundlage einer im Jahr 1936 erteilten luftrechtlichen Genehmigung als „Privatflughafen“ der Firma Dornier Metallbauten GmbH
- In der Zeit von 1945 bis 1957 Nutzung und Ausbau durch die Alliierten
- Übernahme durch die Firma Dornier im Juli 1957
- Am 26.1.1971 erhielt die Firma Dornier AG Friedrichshafen die Genehmigung für die Anlegung und den Betrieb eines Flughafens für besondere Zwecke (Sonderflughafen) i.S.v. § 38 Abs. 2 Nr. LuftVZO, diese lautete auszugsweise:

7. Arten der Luftfahrzeuge, die den Sonderflughafen benutzen dürfen:

Der Sonderflughafen darf von Luftfahrzeugen aller Art benutzt werden, soweit die vorhandenen Betriebsflächen dies zulassen.

8. Zweck, dem der Sonderflughafen dienen soll:

Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen ist ein Flughafen für besondere Zwecke im Sinne des § 38 Abs. 2 Nr. 2 LuftVZO. Er dient dem Verkehr und dem Betrieb von Luftfahrzeugen der nachstehend aufgeführten Benutzungsberechtigten:

1. Betriebe des Dornier Konzern
-
2. Nach Vereinbarung mit der Dornier AG:
 - 2.1 Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V.
 - 2.2 Bundesminister der Verteidigung
 - 2.3 Luftsportclub Dornier-Werke e.V.
3. Nach vorheriger Zustimmung der Dornier AG:
 - 3.1 Andere Werkskunden der Dornier-Betriebe
 - 3.2 Benutzer in besonderen Fällen“

- Der Sonderflughafen ist in seinem derzeitigen Ausbauzustand **fiktiv planfestgestellt, soweit** es den **am 31.12. 1958 vorhandenen Bestand** des Flughafens betrifft (vgl. § 71 Abs. 2 Satz1 i.V.m. Abs.1 Satz 1 LuftVG) und damit auch die SL – Bahn in ihren damaligen Ausmaßen (Länge 2220 m / Breite 30m).
- Aufgrund der Genehmigung vom 1.10.1980 erfolgte eine Verlängerung auf 2286 m und eine Verbreiterung auf 45m.

Fazit:

Bis zu diesem Zeitpunkt gab es kein förmliches Planfeststellungsverfahren, ob es Lärmgutachten oder Lärmprognosen gab, ist nicht bekannt.

2. Die vier Schritte der EDMO zum gesteckten Ziel

Erster Schritt: Bescheid vom 02.12.2002 Vom konkreter Nutzer (Dornier- Fairchild) zum abstrakten Nutzerkreis

Mit Bescheid vom 02.12.2002 des Luftamtes Südbayern wurde nach der Insolvenz von Dornier-Fairchild die Flughafenunternehmenschaft auf die heutige EDMO - Flugbetriebs GmbH übertragen und der Nutzerkreis wie folgt erweitert:

„Benutzer aus den Geschäftsbereichen Entwicklung, Produktion, Instandhaltung, Aus- und Umrüstung sowie Vertrieb von Luftfahrzeugen bzw. Luft- und Raumfahrtkomponenten.“

Im Bescheidsverfahren wurde niemand gehört, weil das Luftamt Südbayern die Auffassung vertrat, dass es sich nur um eine unwesentliche Änderung im Sinne von § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG handelte, demzufolge keine Anhörung in einem förmlichen Verwaltungsverfahren durchzuführen war. In der Begründung des Bescheides wird unter der Ziffer II. 1. c) darauf abgestellt, dass nicht der Betrieb des Flughafens an sich vorrangig war, sondern die an ihn gebundenen **luftfahrtaffinen** Betriebe, die für die ganze Wirtschaftsregion von hoher wirtschaftlicher Bedeutung seien.

Im Bescheid selbst wird der unbestimmte Rechtsbegriff „luftfahrtaffiner Betrieb“ nicht erläutert, er ist sehr weit gefasst und auslegungsbedürftig.

Die von den Anliegern gegen diesen Bescheid angestrebten Klagen wurden durch Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts vom 30.09.2004 aufgrund des Zeitablaufs in Unkenntnis der neuen geplanten Ziele des LEP 2005/2006 abgewiesen.

Fazit:

Der feine, aus der Sicht des Vereins aber entscheidende, Unterschied im Vergleich zur früheren Rechtslage ist, dass der Nutzer damals konkret feststand (z.B. Fairchild-Dornier) und seiner Zahl nach naturgemäß begrenzt war. Seit dem Bescheid vom 02.12.2002 **ist weder der Umfang noch die Anzahl der Betriebe mehr begrenzt.**

Zweiter Schritt: Planfeststellungsbeschluss vom 13.04.2004 Erweiterung der Bruttogeschossflächen von 198.704 qm auf 546.977 qm

In diesem Planfeststellungsbeschluss wurde auf die luftfahrtrechtliche Genehmigung des Luftamtes Südbayern vom 02.12.2002 Bezug genommen. Die Änderungen der baulichen Anlagen stellen neben den sicherheitsrelevanten Änderungen eine Modernisierung des gesamten Flughafengeländes und seiner Bauten dar. Hierzu gehört auch die Installation neuer Taxiways zur beschleunigten Abwicklung des Flugverkehrs auf der Start- und Landebahn.

Auf Seite 154 des Planfeststellungsbeschlusses heißt es:

„Schließlich wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss, insbesondere der geänderten Ausweisung der Betriebs- und Hochbauflächen eine hypothetische Änderung der luftfahrtrechtlichen Genehmigung, vor allem im Hinblick auf eine Nutzungserweiterung in Richtung Geschäftsreiseflug- und Luftfrachtverkehr und generell der allgemeinen Luftfahrt nicht vorweg genommen bzw. die Weichen hierfür gestellt.“

Der Planfeststellungsbeschluss bezieht sich hinsichtlich der Raumordnung u.a. nur auf das damals geltende Landesentwicklungsprogramm (LEP) von 2003 **nicht** auf das jetzt zur Diskussion stehende Landesentwicklungsprogramm von 2006. Im derzeit noch gültigen LEP 2003 gibt es für den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen keine Festsetzungen!

Die neue Gestaltung des Flughafengeländes einschließlich der geänderten Anbindung an den Straßenverkehr und die Neuausweisung von Nutzungsflächen und Taxiways sind aber die maßgeblichen Voraussetzungen vor Ort, um zukünftig alle Optionen für Nutzungen des Sonderflughafens offen zu halten, **insbesondere für den Geschäftsreiseflugverkehr.**

In diesem Verfahren hatten die Gemeinden und die Bürger zwar die Möglichkeit Stellungnahmen abzugeben. Der Planfeststellungsbeschluss nebst den dazugehörigen Anlagen ließ nicht ohne weiteres erkennen, dass an eine Ausweitung des Flugverkehrs in Richtung Geschäftsreiseflugverkehrs gedacht war. Im Gegenteil, die zitierte Formulierung versucht den Eindruck zu erwecken, dass dies gerade nicht Ziel der Planung war.

Es wird von Gerichten derzeit das Vorliegen einer unzulässigen Angebotsplanung verneint, unter dem Hinweis, es sei an eine Ausweitung des Flugverkehrs nicht gedacht. Das Verwaltungsgericht München kannte zum Zeitpunkt seiner Entscheidungen die geplanten Ziele des Landesentwicklungsprogramm 2006 noch nicht, sodass es fraglich ist, ob die Gerichte bei Kenntnis des jetzigen Gesamtplanungsstandes(einschließlich LEP 2006) an dieser Rechtsauffassung festhalten werden.

Das Verfahren der Gemeinde Weßling und ein Verfahren eines Anwohners aus Oberpfaffenhofen aus Oberpfaffenhofen (Az. M 24 K 04.2943) sind noch nicht rechtskräftig. Beide Verfahren sind in der zweiten Instanz vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof.

Das VG München hat in seiner Entscheidung vom 03.03.2005, Az M 24 K 04.2943, gerügt, dass der Freistaat Bayern es pflichtwidrig unterlassen hat, eine Lärmprognose zu erstellen und erklärte den Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig.

Fazit:

Die Planfeststellungsbehörde hat kein Lärmgutachten für Fluglärm oder Bodenlärm und keine Lärmprognose fertigen lassen.

Der Planfeststellungsbeschluss bezieht sich auf den LEP 2003, nicht auf den LEP 2006 und damit nicht auf den Geschäftsreiseflugverkehr und seiner möglichen Verlagerung von München II auf den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen, der eine Ausweitung der Flugbewegungen dort zur Folge hat.

Dritter Schritt: Landesentwicklungsprogramm 2005/2006 Neues Planungsziel: Qualifizierter Geschäftsreiseflugverkehr

Der ursprüngliche Entwurf vom 12.07.2005 wurde am 14.02.2006 neu gefasst:

B V 1.5 (Z):

„Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen soll in seinem Bestand gesichert werden. Die Möglichkeiten für einen bedarfsgerechten Ausbau und für seine Nutzungen durch den Geschäftsreiseflugverkehr sollen offengehalten werden.“

B V Zu 1.6.5 :

Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen ist ein wichtiger Standort der Luft- und Raumfahrtindustrie und der Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland. Er dient durch die Abwicklung von Forschungsflugbetrieb insbesondere auch für das am Standort ansässige Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) unmittelbar dem allgemeinen Wohl. Er soll für die Luft- und Raumfahrtindustrie und Forschung dauerhaft zur Verfügung stehen.

*Durch die Aufnahme von Luftverkehr zur Instandhaltung von Luftfahrzeugen sowie **für qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr entlastet der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen im unmittelbaren öffentlichen Interesse des Verkehrsflughafen München.** Linien- und touristischer Charterluftverkehr sind ausgeschlossen. Die Beschränkung des zusätzlichen Nutzerkreises auf den qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr stellt sicher, dass nur ein enges höherwertiges Segment des Geschäftsreiseflugverkehrs insbesondere mit größeren Flugzeugen in Betracht kommt und Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt unter 2 to auch künftig ausgeschlossen bleiben...Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen ist durch andere zivile Flughafenstandorte insbesondere **aus Kapazitätsgründen** nicht ersetzbar.*

Im Anhörungsverfahren werden die Gemeinden und Planungsverbände als Planungsträger beteiligt, die Öffentlichkeit wird lediglich miteinbezogen (Artikel 13 Abs. 2 BayLplG). Den Anwohnern wird in diesem Verfahren kein rechtliches Gehör im eigentlichen Sinn gewährt, weil sie keine Planungsträger sind. Nach Artikel 13 Abs. 2 Satz 5 werden Rechtsansprüche durch die Einbeziehung der Öffentlichkeit nicht begründet. Der Rechtsbehelf für die Gemeinden und Planungsverbände als Planbetroffene ist die Einleitung eines Normenkontrollverfahrens nach § 47 VwGO (Normenkontrolle), weil es sich bei dem LEP um eine Rechtsverordnung handelt Art.17 BayLplG. Ob den Anwohnern dieses Recht auch zusteht, wäre im Einzelfall zu prüfen.

Fazit:

Es fehlt immer noch eine Lärmprognose und/oder ein Lärmgutachten.

Es soll eine Interessenabwägung zu Lasten der Gemeinden und der Anwohner im Bereich des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen in der vorgesehenen Begründung des Landesentwicklungsprogramms bereits vorweggenommen werden.

In der Begründung zum LEP fehlt das Verbot des Cargoluftverkehrs und des nichttouristischen Charterflugverkehrs. Es fehlt ein Nachtflugverbot.

Der Begriff des „qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehrs“ ist ein neu erfundener unbestimmter Rechtsbegriff, der eine Auslagerung von Flugverkehr in unbekanntem Ausmaß zulässt.

Der Ausbau von der dritten Startbahn für München II ist nicht im LEP enthalten, obwohl dieser von der Bayerischen Staatsregierung bereits beschlossen wurde.

Es ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung des LEP 2006 vorgesehen, weil er vor dem 21.07.2006 verabschiedet werden soll.

Vierter Schritt: Änderungsbescheid nach § 6 Luftverkehrsgesetz Zulassung des qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehrs ab 2 to zur Entlastung des Verkehrsflughafens München II auf dem Sonderflughafen

Logische Argumentation im Bescheidsverfahren, wobei eine Beschlussfassung der Bayerischen Staatsregierung und die Zustimmung des Bayerischen Landtages zum Entwurf des LEP2006 unterstellt wird :

Das Vorhaben entspricht dem Ziel B V 1.6 und der Begründung hierzu des Landesentwicklungsprogramms 2006. Eine Interessenabwägung zulasten der benachbarten Gemeinden und der Anwohner entspricht der in der Begründung zum LEP BV 1.6 bereits zum Ausdruck gebrachten.

Wieder keine Lärmprognose, weil nicht notwendig, denn Kapazität des Flughafens unverändert (Start-/Landebahn nicht verlängert!)

Fazit:

Rechtsbehelfe: Anfechtungsklagen durch Gemeinden und betroffene Bürger

3. Zusammenfassung

- Investor und eigentliche Betreiber des Flughafens sind unbekannt.
- Der Kreis der Nutzergruppen ist nicht beschränkt:
Luftaffines Gewerbe und qualifizierter Geschäftsreiseflugverkehr sind aufgrund ihrer Unbestimmtheit nicht geeignet, die Nutzergruppen einzuschränken. Die Nutzergruppen **sind der Art nach** deshalb **nicht nach oben begrenzt**, weil durch immer neue Qualifizierungen neue Nutzer des Flugverkehrs zugelassen werden können.

Sie **sind der Anzahl nach unbegrenzt**, weil die Flugbewegungen durch die Genehmigungslage nicht begrenzt werden. Maßgeblich ist lediglich das ständig steigende Flugverkehrsaufkommen.
- Kapazität des Flughafens:
Die tatsächliche Kapazität des Flughafens im jetzigen Zustand und im ausgebauten Zustand nach Planfeststellungsbeschluss wird von der EDMO nicht veröffentlicht, obwohl Grund zur Annahme besteht, dass entsprechende Kapazitätsberechnungen vorliegen (ohne Kapazitätsberechnungen keine vernünftige Planung des Betriebs des Flughafens!).
- Es gibt keine Lärmprognose, kein Lärmgutachten und keine Umweltverträglichkeitsprüfung.
- Aufgrund der Aufspaltung der einzelnen Planungsschritte kommt es nicht zu einer ordnungsgemäßen rechtlichen Anhörung von Bürgern und Gemeinden, weil beim jeweiligen Planungsschritt die darauffolgenden

Planungsschritte weder den Beteiligten noch den Gerichten bekannt waren und demzufolge auch nicht Grundlage der Beurteilung sein konnten und können.

- Wie der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen wirtschaftlich betrieben werden soll, wird in der Öffentlichkeit nicht dargelegt. Es ist kein Finanzierungs- bzw. Wirtschaftlichkeitskonzept bekannt.

4. Ausblick

Es droht die Ausweitung des Flugverkehrs auf dem Sonderflughafen Oberpfaffenhofen durch ihre Anzahl und Art nach uneingeschränkte Zulassung des Geschäftsreiseflugverkehrs, wobei die technische Kapazität des Flughafens die einzige Einschränkung darstellen könnte. Damit würde nach hiesiger Ansicht der Sonderflughafen faktisch zum Verkehrsflughafen.

Ob er rechtlich zum Verkehrsflughafen wird und werden kann, hängt von mehreren Faktoren ab. Ausschlaggebend ist hierfür nicht etwa die Verlagerung von Linienverkehr und/oder Pauschalreiseflugverkehr (touristischer Charterflugverkehr) sondern auch die Art und Intensität des Verkehrs, mit der Folge, dass auch ohne Linienflugverkehr rechtlich ein Verkehrsflughafen i.S.v. § 38 Abs. 2 Nr. 1 LuftVG eventuell entstehen könnte (Hofmann/Grabherr, Komm. z. LuftVG, § 6 RN13; Giemulla/Schmid, Komm. z. LuftVZO, § 38 RN 4).

Andreas Burnhauser
1. Vorsitzender
Fluglärm e.V. Gilching