



Konzept zur zivilen Nachnutzung des Militärflugplatzes Fürstenfeldbruck

ARBEITSPLÄTZE schaffen
STANDORTVORTEILE wahren
ZUKUNFTSCHANCEN nutzen

Impressum:

Redaktion: Bürgerinitiative Aufsteigen mit Fürsty -Luftverkehr schafft Arbeitsplätze e.V.

Inhalte ohne Angaben der Quelle stellen die Meinung des Autors dar. Der Autor übernimmt keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen den Autor, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden, sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens des Autors kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt.

Der Autor ist bestrebt, die Urheberrechte der verwendeten Bilder, Grafiken und Texte zu beachten, von ihm selbst erstellte Bilder, Grafiken und Texte zu nutzen oder auf lizenzfreie Grafiken und Texte zurückzugreifen.

Das Copyright für veröffentlichte, vom Autor selbst erstellte Objekte bleibt allein beim Autor der Seiten. Eine Vervielfältigung oder Verwendung solcher Grafiken und Texte in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen ist ohne ausdrückliche Zustimmung des Autors gestattet.

Quellen (wenn nicht im Text genannt):

IHK Oberbayern; IHK zu Coburg; Flugplatz FFB Betriebsgesellschaft mbH;
BwSfGem FFB e.V.; Fliegerclub München e.V.; AOPA Germany

Inhaltsverzeichnis

1. Es gibt gute Argumente; worum geht es?	1
Arbeitsplätze, Infrastruktur und Wohlstand zu sichern und auszubauen!	1
Gemeinsam den Aufstieg betreiben, statt den Abstieg in Kauf zu nehmen!	1
Flugverkehr ist unverzichtbar!	1
Abwanderung verhindern, Chancen auf Neuansiedlungen nicht verspielen!	2
Fliegerhorst „Fürsty“ als einmalige Chance!	2
2. Was sagen die Flugplatzgegner?	3
3. Hintergrund zur Region	5
Strukturdaten der Region 14	5
Lage von Fürstfeldbruck in der Planungsregion 14	6
Bevölkerungsdichte im Vergleich	6
Flugbetrieb benachbarter Flugplätze	7
4. Entwicklung und Trends der Allgemeinen Luftfahrt	9
Propellerflugzeuge unter 5,7t	9
Very Light Jets (VLJs)	10
Kurz und knapp	12
5. „Fürsty“ - der Verkehrslandeplatz für die Zukunft der Region	13
Flugbetrieb in „Fürsty“	13
Bedeutung für Fürstfeldbruck	14
Europäische Neuregelung für Verkehrslandeplätze	15
6. Geplante Maßnahmen	16
Flugbetrieb und Arbeitsplätze	16
Passagieraufkommen und Arbeitsplätze	16
Werftbereich und Arbeitsplätze	16
Ansiedelung von flugaffinem Gewerbe und Standort für Arbeitsplätze	17
Der Flugplatz als Erholungs-, Freizeit und Erlebnispark für Besucher	17
Umweltschutz und Luftfahrt sind gut vereinbar	17
7. Ausblick in die Zukunft: Erfolgsbeispiele	19
Straubing	19
Egelsbach	19
Schönhagen	19
Verkehrslandeplatz Allendorf / Eder	20
Weitere Verkehrslandeplätze	20
8. Schlussfolgerung	21
ARBEITSPLÄTZE schaffen	21
STANDORTVORTEILE wahren	21
ZUKUNFTSCHANCEN nutzen	21
9. Anhang A: „Fürsty“ - ein Flugplatz mit langer Geschichte	22
10. Anhang B: LEP Bayern, Begründung	24

1. Es gibt gute Argumente; worum geht es?

„Wachsender Freiraum und zunehmende Mobilität sind Zeichen des Fortschritts. Ob als Geschäftsreisender, Tourist oder Pendler - das Bedürfnis der Menschen nach Fortbewegung ist ungebrochen. Die Menschen in Deutschland legen zum Beispiel im Durchschnitt täglich 40 Kilometer zurück, sind täglich 74 Minuten unterwegs. Auch ihr Reiseradius wächst. FLIEGEN MACHT ES MÖGLICH.

Luftverkehr ist heute kein Luxus mehr, sondern elementare Grundlage für eine offene Gesellschaft und eine erfolgreiche Wirtschaft.“

Quelle: Wolfgang Mayrhuber, Vorstand Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Exclusive 01/06, S.3

Arbeitsplätze, Infrastruktur und Wohlstand zu sichern und auszubauen!

Bei der Sicherung der Flugverkehrsinfrastruktur von „Fürsty“ geht es in erster Linie darum, den Landkreis Fürstfeldbruck und die Region für die nächsten Jahrzehnte im extrem verschärften internationalen Standortwettbewerb zu positionieren.

Die Standortbedingungen gilt es daher an die neue Zeit anzupassen, damit bestehende Betriebe hier gehalten werden, diese ihre Chancen auf den internationalen Märkten wahrnehmen können, Existenzgründer eine Perspektive haben und Investoren angezogen werden.

Unternehmen sind heute weit weniger an einen Standort gebunden als noch vor 10 oder 20 Jahren. Um im internationalen Wettbewerb mithalten zu können, wählen sie in der Regel national den Standort, der für sie die meisten Wettbewerbsvorteile bietet. Dieser Trend wird sich mit zunehmender Globalisierung weiter verstärken.

Keine Region kann heute mehr davon ausgehen, dass der Unternehmensbestand am Standort gesichert ist. Genauso schnell, wie sich die Wettbewerbssituation eines Unternehmens ändert, genauso schnell kann eine Region auf- oder absteigen.

Gemeinsam den Aufstieg betreiben, statt den Abstieg in Kauf zu nehmen!

Im Rahmen des sich verschärfenden globalen Wettbewerbs geraten Unternehmen zunehmend unter Anpassungsdruck und Arbeitsplätze können verloren gehen.

Sowohl Unternehmen, die mit verschärftem Anpassungsdruck umgehen müssen, als auch Unternehmen, die die Chancen der Globalisierung wahrnehmen wollen, brauchen mit zunehmender Wirtschaftsverflechtung in Deutschland, Europa und der Welt als Grundvoraussetzung für ihre Tätigkeit eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. Dazu gehört insbesondere und immer stärker die Infrastruktur für den Flugverkehr.

Flugverkehr ist unverzichtbar!

Unternehmen im Landkreis Fürstfeldbruck und der Region erzielen einen Großteil ihrer Wertschöpfung aus globalen Geschäftsverbindungen. Sollten diese aufgrund mangelnder Flugverkehrsinfrastruktur gezwungen sein den Standort zu verlagern, so hätte dies Auswirkungen nicht nur auf Zulieferer, sondern auch auf den regionalen Handels- und Dienstleistungssektor.

Gerade bei den kleinen und mittelständischen Unternehmen ist es Grundvoraussetzung für den unternehmerischen Erfolg, dass Geschäftskontakte höchst flexibel, schnell und unkompliziert wahrgenommen werden können. Dabei handelt es sich keineswegs um eine Einbahnstraße: Erreichbarkeit und Anbindung sind dabei von gleich hoher Bedeutung.

Abwanderung verhindern, Chancen auf Neuansiedlungen nicht verspielen!

Damit der Standort Fürstenfeldbruck und die Region für die vorhandenen Unternehmen weiterhin attraktiv bleiben und die Chancen für die Ansiedlung neuer Unternehmen erhöht werden, ist eine adäquate Flugverkehrsinfrastruktur unerlässlich. Andernfalls droht die Abwanderung vorhandener Firmen, für die ein reibungsloser Firmenflugverkehr unverzichtbar ist - und die Chancen sich im Standortwettbewerb um Neuansiedlungen behaupten zu können, reduzieren sich massiv.

Fliegerhorst „Fürsty“ als einmalige Chance!

Der Landkreis Fürstenfeldbruck hat mit den Flugbetriebsflächen auf dem Fliegerhorst „Fürsty“ eine Infrastruktur, um die sie viele Regionen beneiden können. Hier wurden über die Dauer eines halben Jahrhunderts Steuergelder in Milliardenhöhe investiert. Eine solche Investition wäre heute nicht mehr machbar. Um so mehr wäre es volkswirtschaftlich nicht zu vermitteln, wenn der Flugplatz zur Investitionsruine verkäme und nicht als Chance genutzt würde. Dies wäre die Friedensdividende, die von der Politik stets gefordert wurde. Daher gilt es diese Flugverkehrsinfrastruktur zu erhalten, als solche zu nutzen und weiter zu entwickeln.

Hier kommt den Stadt- und Kreisräten, den Bürgermeistern und Landräten eine enorme Verantwortung zu, um so Arbeitsplätze, Infrastruktur und Wohlstand durch eine wirtschaftssensible Politik zu sichern.

2. Was sagen die Flugplatzgegner?

Vorhaben, wie der Aufbau eines Verkehrslandeplatzes, haben in unserer Republik immer auch Gegner. Dabei scheint es auch nicht von Bedeutung zu sein, ob unter Einhaltung aller Umwelt- und Emissionsbestimmungen neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Straßenbau, neue Technologien und sogar regenerative Technologien wie z.B. Windkraftwerke müssen sich diesen Gegnern stellen.

Fraglich ist dabei immer, ob die Befürworter eine kleine Minderheit darstellen, oder aber in der schweigenden Mehrheit zu finden sind. Mit diesem Konzept möchten wir den Behauptungen der Flugplatzgegner sachliche und fachliche Argumente entgegensetzen. Viele der in diesem Abschnitt skizzierten Themen werden in den nachfolgenden Kapiteln vertieft.

Wir lehnen nächtlichen Frachtflugbetrieb ab!

Wir auch! Dies ist nicht Bestandteil unseres Konzepts und wird es auch nicht werden.

Flugplätze schaffen Arbeitsplätze - eine häufig verwendete Lüge

Luftfahrt war schon immer ein bedeutender Faktor für Arbeit. Derzeit ist die Luftfahrt eine der wenigen Branchen, in denen besonders viele neue Arbeitsplätze, insbesondere für hochqualifizierte Mitarbeiter entstehen (z.B. bei Airbus). Außerordentlich hat Bayern von dieser Branche profitiert: EADS, Eurocopter, IABG, RUAG, MTU sind nur die großen Beispiele. Viele kleine Spezialbetriebe der Luftfahrt sind in Bayern ansässig. Ein Flugplatz ist ein industrieller Multiplikator. Rund um Egelsbach (vergleichbar in Bezug auf Struktur und Einzugsgebiet) sind knapp 700 Arbeitsplätze direkt oder indirekt mit dem Verkehrslandeplatz verbunden.

Kein Flugverkehr mit fliegenden Rasenmähern!

Aufgrund der strengen deutschen Gesetzgebung und der Vorreiterrolle Deutschlands in der Europäischen Union haben wir uns in den letzten Jahrzehnten inzwischen zu 'Weltmeistern' in Sachen Lärmreduktion von Flugzeugen entwickelt. Übrigens eine Disziplin, die auch in Bayern Arbeitsplätze sichert. Das Konzept sieht vor, insbesondere für leise, moderne Flugdiesel, Turboprops und Turbofans (LightJets) bis 5,7 t attraktiv zu sein. Hier ist auch das größte Wachstum in den nächsten Jahren zu erwarten.

Gegen Flieger habe ich ja nix. Aber bitte nicht vor meiner Haustüre.

St. Floriansprinzip; Fliegen ist jedoch für die allermeisten attraktiv, Luftaufnahmen begehrt, Flugtage begeistern Tausende und Urlaubs- und Geschäftsreiseflüge sind für die meisten Bürger normal.

Auf Kosten der Bevölkerung schauen sich am Wochenende Zahnärzte die Erde von oben an!

Die allgemeine Luftfahrt wird in Deutschland durch alle Bevölkerungsschichten repräsentiert: Vereine, Firmen, Freiberufler und Privatleute sind beruflich oder privat involviert. Insbesondere zahlen sie auch dafür! Beim Verkehrslandeplatz Fürstenfeldbruck sieht die Bilanz besonders gut aus. Hier geht es darum, die bereits getätigten Investitionen der Bürger in den ehemaligen Fliegerhorst in Einnahmen für die Region zu wandeln und gegebene Standortvorteile zu nutzen.

Eine zukünftige zivile fliegerische Nutzung engt die Gemeinden aufgrund von

Bauschutz- und Lärmschutzzonen in ihrer baulichen Entwicklung ein.

Das Flugplatzgelände ist weitgehend FFH Gebiet. Die Bezeichnung Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie, kurz FFH-Richtlinie, meint eine Naturschutz-Richtlinie der Europäischen Union, die 1992 beschlossen wurde (Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen). Eine bauliche Veränderung oder sogar freie Planung ist hier mehr als eingeschränkt.

Luftverkehr schadet der Umwelt!

Die Existenz des Flugplatzes hatte die Einordnung zum FFH Gebiet erst möglich gemacht (siehe oben).

Die Region 14 ist durch mehr als einen Flugplatz erreichbar. Im Landkreis FFB gibt es doch schon Jesenwang und Oberpfaffenhofen!

Fakt ist, dass es in Oberbayern keinen allgemein nutzbaren Flugplatz für Luftfahrzeuge bis 5,7 t gibt. Jesenwang kommt aufgrund seiner Bahnlänge nur für sehr kleine Luftfahrzeuge in Betracht und ist als Sonderlandeplatz nur eingeschränkt nutzbar. Oberpfaffenhofen wird als Werksflugplatz genutzt. Es ist vielmehr für eine Landeshauptstadt wie München einmalig, dass sie nicht über einen Flugplatz der allgemeinen Luftfahrt erreichbar ist.

FFB ist der am dichtesten besiedelte Landkreis Bayerns und darf nicht zusätzlich belastet werden!

Der Vergleich mit dem Rest von Bayern ist gewollt irreführend. Zudem ergibt eine Korrelation zwischen Emissionsbelastung und Bevölkerungsdichte keinen Sinn (vgl. Freising). Oft ist es so, dass ein Flugplatz als Standortfaktor zu einer höheren Bevölkerungsdichte führt.

Sinnvoll sind bestenfalls Vergleiche mit Randkreisen von anderen Ballungsräumen mit ähnlicher Gewerbe- und Sozialstruktur. Etwa Offenbach oder der Rhein-Sieg Kreis sind im Vergleich zu FFB dichter besiedelt und haben deutlich mehr Verkehr der allgemeinen Luftfahrt, ohne dass diese dort als große Belastung wahrgenommen wird.

Es gibt keinen Bedarf an privatem oder gewerblichem Verkehr der allgemeinen Luftfahrt!

Wenn das stimmen würde, wäre kein nennenswerter Luftverkehr zu erwarten - wozu dann die ganze Aufregung? Fakt ist jedoch, dass Experten den Bedarf und sogar ein deutliches Wachstum bei den leichten 4-6 sitzigen Jets (VLJs) sehen.

3. Hintergrund zur Region

Strukturdaten der Region 14

Fürstenfeldbruck liegt in der Region 14 von 18 bayerischen Planungsregionen. Die Region 14 umfasst:

- München
- sowie die Landkreise
- Freising
 - Erding
 - Ebersberg
 - Starnberg
 - Landsberg
 - Dachau
 - Fürstenfeldbruck



Abbildung 1: Region 14

Mit einer Fläche von 5.504 km² und 2,5 Millionen Einwohnern ist sie die zweitgrößte Planungsregion in Bayern.

Mit München in der Mitte verkörpert gemäß dem Slogan von Umweltminister Dr. Werner Schnappauf gerade diese Region wie keine andere „High-Tech im Grünen.“ Die Region ist Sitz renommierter Betriebe wie BMW, EADS, E.ON, ESG, IABG, Kraus-Maffei Wegmann, MAN, MTU AeroEngines und Siemens. Es gilt, dieses Innovationspotential und das entsprechende Angebot an Arbeitsplätzen für die Zukunft zu sichern.

Zu einer wirtschaftlich prosperierenden Region gehört eine

Verkehrsinfrastruktur, die für alle Firmen die Möglichkeit bietet, ihre Mitarbeiter schnell von A nach B zu bringen bzw. deren Kunden die Möglichkeit zu bieten, schnell die Region um München zu erreichen. Neben der Straße und der Bahn gehört in unserer schnelllebigen Zeit auch die Möglichkeit, das Flugzeug in allen möglichen Varianten geschäftlich zu nutzen.

Die Einbindung von „Fürsty“ in den Verbund der Flugplätze Franz-Josef Strauß, Oberpfaffenhofen und Jesenwang sichert eine sinnvolle Aufteilung und Lenkung des Luftverkehrs für die Region 14.

Lage von Fürstenfeldbruck in der Planungsregion 14

Die Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck und somit der Flugplatz liegen im westlichen Teil der Region 14 und verfügen über eine ausgezeichnete überregionale Straßen-Verkehrs-anbindung. Die A8 (München-Stuttgart) und die A96 (München-Lindau) sowie die Bundesstraßen B2 und B 471 bilden eine optimale Verbindung in das Zentrum der Planungsregion 14. Genau das gleiche gilt für die öffentlichen Verkehrsmittel, hier an erster Stelle die S-Bahn Verbindungen.

Die Bahnlinien S4 und S8 (Maisach) bieten einen 20-Minuten-Takt in die Landeshauptstadt. Mit einer Fahrtzeit von 27 Minuten ist man vom Flugplatz „Fürsty“ am Hauptbahnhof München.

Der Flugplatz grenzt direkt an das Industriegebiet von Fürstenfeldbruck, Hasenheide Nord sowie das Gewerbegebiet Maisach.

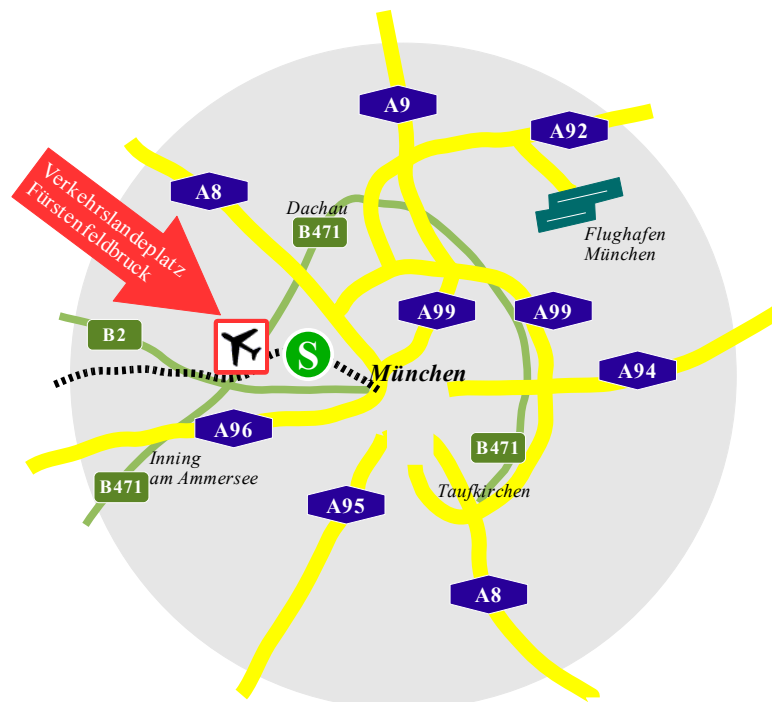


Abbildung 2: Lage des Verkehrslandeplatzes

Bevölkerungsdichte im Vergleich

Die Aussage, dass der Landkreis Fürstenfeldbruck einer der am dichtesten besiedelte Landkreise sei, ist irreführend. Vergleicht man aber den Landkreis Fürstenfeldbruck z.B. mit Landkreisen wie Offenbach (mit dem Verkehrslandeplatz Egelsbach) und Rhein-Sieg-Kreis (mit dem Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar) bezüglich der Bevölkerungsdichte, stellt man fest, dass der Landkreis FFB im Vergleich gut abschneidet. Wenn man ausschließlich die Gemeinden berücksichtigt, die im Landkreis von

einem zivilen Flugplatz „Fürsty“ betroffen sind, kommt diese Tatsache noch besser zum Vorschein. Wichtig ist zudem nicht die Bevölkerungsdichte, sondern die Anzahl der Einwohner die einer Lärmbelastigung unterliegen.

Name	Einwohner (E)	Fläche (km ²)	Bevölkerungsdichte (E/km ²)
FFB, Landkreis (FFB)	197.995	434,84	455
Freising, Landkreis (FS)	158.140	799,6	198
Fürstenfeldbruck Landkreis **	142.000	429,5	330
Offenbach, Landkreis (OF)	337.305	356,28	947
Rhein-Sieg-Kreis (SU)	593.414	1.153,59	514

** ohne Germering und Puchheim, die nicht durch den Verkehrslandeplatz „Fürsty“ betroffen sind

Quelle: Statistisches Bundesamt (<http://www.destatis.de>)

Flugbetrieb benachbarter Flugplätze

Der **Verkehrsflughafen München Franz-Josef Strauß** stößt als 'Internationaler Verkehrsflughafen' für die gewerbliche Großluftfahrt z.Zt. an seine Grenzen. Um diesem Flugaufkommen im internationalen Wettbewerb Rechnung zu tragen, ist es wichtig, dass der Ausbau des Flughafens mit einer 3. Startbahn vorangetrieben wird. Abgewickelt wird Flugverkehr mit einer An- und Abfluggeschwindigkeit von ca. 250 km/h. Langsam fliegende Geschäftsflugzeuge bis 20 Tonnen stören diesen Verkehr und sind von Seiten der Flugsicherung nur mit Verzögerung für die größeren Flugzeuge zu staffeln.

Der **Sonderflughafen Oberpfaffenhofen** ist als 'Werksflughafen' z. Zt. für die Allgemeine Luftfahrt sehr eingeschränkt anfliegbar. Seinem speziellen Hauptnutzungszweck entsprechend hat er den Status eines Sonderflughafens, d.h. nur explizit benannte Nutzer dürfen den Flugplatz regulär anfliegen. Im Sinne einer vernetzten Infrastruktur wäre es von Vorteil für die Region 14, diesen Flughafen in Zukunft für alle Geschäftsflugzeuge von 5,7 bis 20 Tonnen im Instrumenten- und Sichtanflugverfahren zu öffnen. Dies würde zum einen der bestehenden baulichen und technischen Infrastruktur entsprechen und gleichzeitig den laufenden Werksverkehr ergänzen.

Der **Sonderlandeplatz Jesenwang** ist mit einer Landebahnlänge von 408 Meter sowohl nach Westen als auch nach Osten nicht ausbaufähig. Er ist die Heimat von Flugzeugen bis maximal 3 Tonnen, die diesen Flugplatz, abhängig von der Temperatur und der Zuladung, nur bedingt anfliegen können. In den vergangenen Jahren hat sich dieser Platz gerade für die im Aufwind befindliche Ultraleichtszene bewährt. Diese Art von Flugzeugen benötigen nur kurze Landebahnen und ihre Lärmwerte sind aufgrund der technischen Entwicklung zu vernachlässigen.

Der **Flughafen Augsburg** liegt westlich der Region 14 und ist somit als Regionalflughafen für Schwaben zu weit von der Region 14 entfernt.

Der **Sonderlandeplatz Oberschleißheim** wird heute von mehreren Luftsportvereinen und der Bundespolizei genutzt. Zeitweise war hier der zweite Münchner Intensivtransporthubschrauber stationiert, der vom ADAC und BRK gemeinsam betrieben wurde. Der Platz ist Ausgangspunkt für sehr beliebte Oldtimer- und Luftschiff-Rundflüge. Der Flugplatz liegt stadtnahe und verkehrsgünstig (Autobahnen / S-Bahn) und bietet als Attraktion die

historische Flugwerft, die viel besuchter Teil des Deutschen Museums ist. Der Sonderlandeplatz unterliegt starken Einschränkungen: Die Start-/Landebahn von 808 m Länge entspricht nicht den europäischen Anforderungen. Zusätzliche Flugzeuge dürfen nicht stationiert werden. Die Anzahl der für auswärtige Flugzeuge genehmigten Bewegungen ist trotz Kontingentierung regelmäßig schon im Spätsommer verbraucht.

Der **Verkehrslandeplatz Fürstenfeldbruck** mit seiner vorhandenen Infrastruktur ist ein ideales Bindeglied zwischen Oberpfaffenhofen und Jesenwang. Als Verkehrslandeplatz für die Region 14 kann „Fürsty“ gemäß dem Landesentwicklungsplan den Sichtflugverkehr bis 5,7 Tonnen abwickeln (Quelle: Landesentwicklungsprogramm Bayern; 12.07.2005; zu B V Nachhaltige technische Infrastruktur). Ohne große bauliche Maßnahmen ist dies sofort und problemlos möglich. Die vorhandene und durch Steuergelder finanzierte Infrastruktur des Militärflugplatzes mit seinen Einrichtungen erfüllt bereits die in Zukunft geforderten Werte für europäische Verkehrslandeplätze, ohne dass bauliche Maßnahmen nötig wären.

4. Entwicklung und Trends der Allgemeinen Luftfahrt

Wenn man die zukünftige Entwicklung von Verkehrslandeplätzen betrachtet, so ist diese natürlich eng verbunden mit den technischen und politischen Trends in der Allgemeinen Luftfahrt. Es steht außer Zweifel, dass ökonomische und ökologische Einflüsse Spuren hinterlassen haben. Zusätzlich kommen technische Entwicklungen, wie z.B. der Einsatz von Faserverbundwerkstoffen oder neue Antriebsprinzipien, die auch Einzug in die Allgemeine Luftfahrt gefunden haben. Die folgenden Beispiele stellen nur einen Auszug der Marktentwicklung dar.

Propellerflugzeuge unter 5,7t

Nach Jahren der Stagnation in dem Sektor der 1-motorigen 4-5sitzigen Flugzeuge bis 2t Gesamtgewicht (E-Klasse) kommt jetzt sehr viel Bewegung in den Markt.

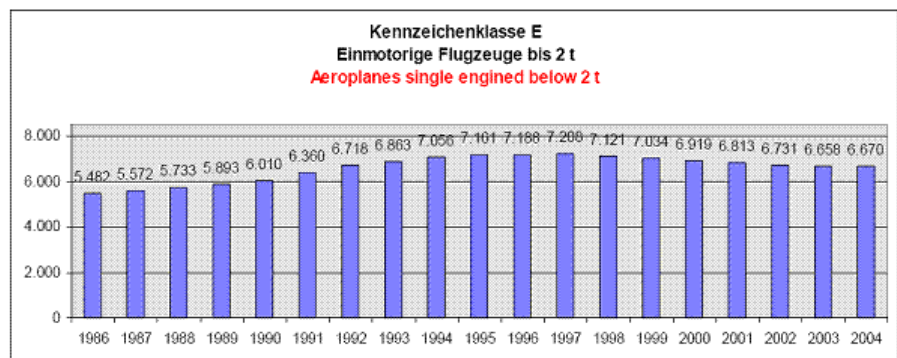


Abbildung 3: Trotz wirtschaftlicher Krise haben wir heute mehr Flugzeuge in der E-Klasse als 1986 (Quelle: <http://www.lba.de/deutsch/lba/kenndaten/luftfahrt/luftfahrtz.htm>)

Diamond Aircraft hatte schon vor Jahren mit den Katana Modellen sehr leise und leistungsfähige Kleinflugzeuge auf den Markt gebracht. Dabei verwendet der Hersteller insbesondere moderne Rotax Ottomotoren und auch die besonders umweltfreundlichen Thielert Centurion Diesel/Kerosin-Aggregate. Der deutsche Hersteller erlebt einen regelrechten Boom, der auch dadurch gestärkt wird, dass viele Besitzer von älteren Cessna, Piper und Robin diesen Antrieb nachrüsten. Thielert, seit November 2005 als Aktiengesellschaft im Prime Standard der Frankfurter Wertpapierbörse notiert, ist inzwischen in den USA und in China vertreten.

Quelle: AD-hoc Meldung Frankfurter Allgemeine Zeitung;
<http://www.faz.net/d/invest/meldung.aspx?id=16801499&news=adh>

Der Markt der High-Performance Flugzeuge in der Klasse der 1-motorigen 4-5sitzigen Flugzeuge unter 2t Gesamtgewicht erlebt derzeit eine Revolution. Die Cirrus Design Corporation hat seit 1999 inzwischen 2000 Flugzeuge dieser Klasse verkauft (Stand Juni 2005). Jetzt strebt man die 5000er Marke an. Ebenso hat sich Columbia Aircraft mit seinen Modellen inzwischen im Markt als Hersteller von hochperformanten 1-motorigen Flugzeugen in der allgemeinen Luftfahrt etabliert.

Aber auch Cessna, bisher diese Klasse dominierend, hat inzwischen angekündigt, ein neues Flugzeug zu entwickeln. Die Gesamtentwicklung in dieser Flugzeugklasse ist die Antwort auf einen seit langer Zeit gewachsenen Bedarf.



Abbildung 4: Columbia 400
Quelle: www.flycolumbia.de

Very Light Jets (VLJs)

In dieser Kategorie der 4-6 sitzigen Geschäftsreise-Jets bis 5,7t ist sicher in den nächsten Jahren am meisten Veränderung zu erwarten. Diese Kategorie von Flugzeugen ist aufgrund der verwendeten Verbundfaserwerkstoffe und des Preisverfalls bei den kleinen Turbo-Fan Triebwerken ein idealer Ersatz für die in die Jahre gekommenen 2-motorigen kleinen Kolbenflugzeuge.

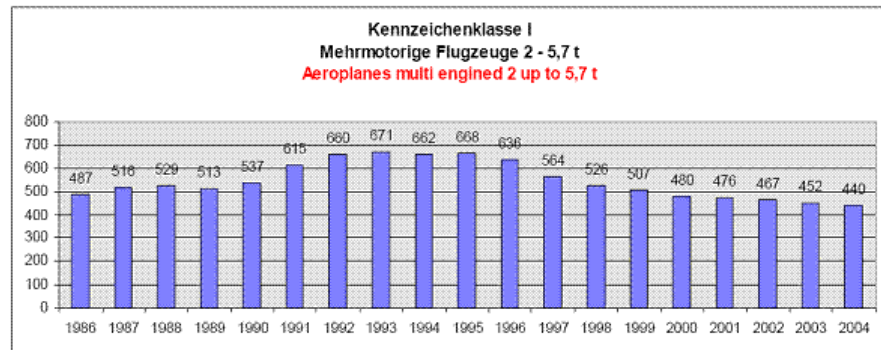


Abbildung 5: Der derzeitige Flugzeugbestand ist überaltert. Der Bedarf nach wirtschaftlichen Flugzeugen ist signifikant.

(Quelle: <http://www.lba.de/deutsch/lba/kenndaten/luftfahrz/luftfahrz.htm>)

„VLJs offer the performance of business jets at the price of general aviation aircraft, and are expected to appeal to private owner/flyers, air-taxi operators and corporate flight departments.“

Quelle: FLIGHT INTERNATIONAL; 13-19 Dezember 2005, Seite 34



Abbildung 6: Die Eclipse 500 führt derzeit mit über 2300 Bestellungen das Feld der sehr leichten Geschäftsreise-Jets an

(Quelle: www.eclipseaviation.com)

Nach Aussage der renommierten internationalen Fachzeitschrift FLIGHT INTERNATIONAL geht die amerikanische Flugsicherheitsbehörde FAA von 4.500 Flugzeugen, die Eurocontrol von „tausenden“ Flugzeugen der Kategorie VLJ aus.

„Viele Zweimots der Kabinenklasse haben inzwischen ein hohes Alter erreicht, das die Maintenance-Kosten in unakzeptable Höhen schnellen lässt. Ein Ersatz für diese Kolbenmotor-Twins zu einem annehmbaren Preis ist nicht in Sicht. Einmotorige Turboprops wie die Pc-12 oder die TBM 700 scheiden in Europa wegen des Verbots, einmotorig gewerblich IFR zu fliegen, als Ersatz für die Kolbenmotor Twins aus.“

Quelle: aerokurier, Editorial 12/2005.

Allein der Triebwerkshersteller Rolls-Royce, der unter anderem auch in Deutschland Triebwerke entwickelt, fertigt und wartet, geht davon aus, dass in den nächsten Jahren „etwa 7500 Exemplare der superleichten Jets oder „Microjets“ vom Schlage einer Eclipse 500 oder Citation Mustang“ in Kundenhand wechseln werden. „Eclipse Aviation nahm 80 Bestellungen [auf der NBAA 2005, Anm. des Verfassers] entgegen und konnte seinen Auftragsbestand auf nun mehr 2357 Eclipse 500 hochschrauben.“

Quelle: aerokurier 12/2005, S. 37 - 42

Dass diese Prognosen weltweit ernst genommen werden, zeigt sich auch an den Reaktionen der Industrie. Hier ein paar Beispiele:

- GROB Aerospace, mit Sitz in Tussenhausen-Mattsies bei Mindelheim hat nicht nur kürzlich das neue Reiseflugzeug mit Turboprop Antrieb G160 auf den Markt gebracht, sondern mit dem GROB SPn Utility Jet international für Aufsehen gesorgt (<http://www.grob-aerospace.de/>).
- Diamond Aircraft in Wiener Neustadt entwickelt derzeit mit dem D-JET einen Einstiegs-Jet mit einem maximalen Abfluggewicht unter 2t, das 5 Personen in 7.600 m (25.000 ft) Höhe befördert. Es erreicht seine Reiseflughöhe in ca. 8 Minuten. Der moderne Turbofan-Antrieb (FJ33-4 von Williams International) und die geringe Lärmbelastung macht es ökologisch besonders verträglich (<http://www.diamond-air.at>).



Abbildung 7: Diamond Aircraft D-JET mit einem Abfluggewicht unter 2 t
(quelle: www.diamond-air.at)

- Die Eclipse 500 steht mit dem Auftragsbestand von mehr als 2300 Stück weltweit mit an der Spitze der Entwicklung der VLJs. Mit knapp 2,6t maximalen Abfluggewicht und den beiden leisen und zuverlässigen PW610F Turbofan-Triebwerken zeigt sie die Entwicklung in der Allgemeinen Luftfahrt klar auf. (www.eclipseaviation.com/)
- Auch Cessna hat mit der Mustang seine erfolgreiche Citation Reihe nach unten hin erweitert, um neue Käuferschichten zu erobern. Erst seit kurzem bietet Cessna das noch in der Entwicklung befindliche VLJ an. Mehr als 230 Bestellungen für den Minijet hat Cessna bereits erhalten, 60 Prozent davon stammen aus Ländern außerhalb der USA.

Quelle: aerokurier 12/2005, S. 37 - 42

Kurz und knapp

Von einer Stagnation bzw. einem Zweifel bezüglich des Bedarfs für Verkehrslandeplätze der Allgemeinen Luftfahrt kann keine Rede sein. Im Gegenteil: Hier wird sich noch einiges bewegen - in Richtung zu leisen, effektiven und modernen Flugzeugen unter 5,7t und deren Antriebe.

Trotz Wirtschaftsflaute herrscht bei der Geschäftsluftfahrt Optimismus. Experten sind sich einig, dass in den nächsten 10 Jahren in der Geschäftsfliegerei eine Aufwärtsentwicklung zu erwarten ist. 4-8sitzige Flugzeuge, leise und treibstoffsparend, werden zwischen verstopften Straßen und unflexiblen Flugplänen der Airlines ihre Lücke für den schnell agierenden Geschäftsmann finden. Für die ein- und zweimotorigen Flugzeuge erwartet man in den nächsten Jahren auch in Deutschland Steigerungsraten zwischen 10 und 40 Prozent bei den Zulassungszahlen.

Die Region 14 mit der Landeshauptstadt München hat mit dem Verkehrslandeplatz „Fürsty“ die Chance, an der Entwicklung teilzunehmen. Der derzeitige Verkehrslandeplatz „Fürsty“ bringt derzeit ohne weitere öffentliche Investitionen alle Voraussetzungen dafür mit.

5. „Fürsty“ - der Verkehrslandeplatz für die Zukunft der Region

Die Flugplatz Fürstenfeldbruck Betriebsgesellschaft mbH (=FFFBmbH) plant eine neue luftrechtliche Genehmigung als Verkehrslandeplatz der Klasse 1 für Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt im Sichtflugverkehr bis 5,7 Tonnen. Hierbei soll der Platz ganzjährig als Verkehrslandeplatz anfliegbar sein. Eine Zollabfertigung vor Ort muss dabei den grenzüberschreitenden Verkehr sicherstellen.

Flugbetrieb in „Fürsty“

Die Höhe der Landegebühren wird sich an dem Geräuschpegel der Flugzeuge orientieren. Dies und drei mögliche Anflugverfahren sichern ein minimales zusätzliches Lärmaufkommen durch den Flugbetrieb für die benachbarten Gemeinden. Ein einvernehmliches Nebeneinander mit den Nachbarn hat dabei oberste Priorität. Der Gedanke, dass Flugzeuge laut sein müssen, ist schon lange nicht mehr zutreffend. Erzeugen doch die überwiegende Zahl von Flugzeugen geringere Lärmemissionen als Autos und Motorräder. Und dass größer gleich lauter bedeutet, trifft schon lange nicht mehr zu. Der Flugbetrieb ist für eine überwiegende Anzahl der Gemeinden, die vehement gegen eine zukünftige zivile Nutzung von „Fürsty“ votieren, überhaupt nicht mehr wahrzunehmen.



Abbildung 8: Leise, leistungsfähig und am Markt etabliert: die Beechcraft King Air B200 Turboprop (Quelle: www.raytheonaircraft.com)

Flugzeuge bis 5,7 Tonnen sind in der Regel wirtschaftliche und leise Turboprop- oder Turbofan- Flugzeuge. Die Zukunft zeigt hier eindeutig in Richtung leiser Turbo-Fan Business Jets. Hierdurch wird der Geräuschpegel in der Zukunft noch weiter gesenkt.



Abbildung 9: Moderner Turbofan BusinessJet vom Typ Beechcraft Premier IA
(Quelle: www.raytheonaircraft.com)

Im Gegensatz zum zivilen war der militärische Flugbetrieb tatsächlich sehr lärmintensiv, denn „Fürsty“ war

- einer von drei strategischen Flugplätzen der Bundeswehr in Deutschland,
- und NATO-Ausweichflugplatz, d.h.
 - 7 Tage in der Woche für 24 Stunden anfliegar,
 - der Platz für laute militärische Düsentriebwerke (Nachbrenner),
 - der Platz für Anflüge in Formation (bis zu 4 Maschinen),
 - mit zwei Platzrunden ausgestattet (Jet im Süden, Propeller im Norden)
 - und Geschwindigkeiten in der Jet-Platzrunde zwischen 450 und 550 km /h.

Dies übertrifft die Höchstgeschwindigkeiten und die Geräuschkulisse von Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt um ein vielfaches. Das Geräusch von modernen Antrieben zeitgemäßer Kleinflugzeuge liegt zum einen in einem angenehmeren Frequenzband, ist in einem Abstand von mehreren Hundert Metern kaum noch wahrnehmbar und ist vergleichbar sogar noch deutlich leiser als andere Verkehrsmittel wie z.B. ein Zug oder ein Motorrad.

Bedeutung für Fürstfeldbruck

Die Wiedervereinigung Deutschlands und die Veränderungen der politischen Lage in Osteuropa hatten sich unmittelbar auf die Sicherheitsinteressen unseres Landes ausgewirkt. So konnte die Luftwaffe - als Friedensdividende - verkleinert werden, was schließlich dazu führte, dass der militärische Flugbetrieb vor Ort eingestellt worden ist.

Zu diesem Zeitpunkt war „Fürsty“ bereits weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt geworden, was letztlich auch zu internationalen Verbindungen der Stadt Fürstfeldbruck und zur Städtepartnerschaft mit Wichita Falls (Texas) führte.

Fast fünf Jahrzehnte lang

- wurden in die Infrastruktur des Fliegerhorsts Milliardenbeträge

investiert,

- war das Geschwader der größte Arbeitgeber im Landkreis und hatte einen jährlichen Etat von bis zu 170 Millionen DM, womit es der teuerste Verband der Luftwaffe war,
- haben über 2000 Geschwaderangehörige (davon über 600 Zivilisten) mit zur wirtschaftlichen Prosperität des Landkreises beigetragen. Diese Kaufkraft ging mit Auflösung des Geschwaders verloren, nicht aber die wertvolle Infrastruktur.

Die oben genannten Veränderungen der politischen Lage machten die Umwandlung von militärischer zu ziviler Nutzung erst möglich. Vor diesem Hintergrund ist es ein Gebot der Vernunft, dass die vorhandene Infrastruktur ihrem Zweck entsprechend verwandt wird. Diese Flugplatz-Infrastruktur sollte nicht zur Investitionsruine verkommen, in der Volksvermögen nicht nur brach liegt sondern obendrein vernichtet wird.

Europäische Neuregelung für Verkehrslandeplätze

In absehbarer Zeit ist mit der europäischen Neuregelung des Firmenflugverkehrs (JAR-OPS II / EASA) zu rechnen. Einige bayerische Verkehrsflugplätze wie z.B. Straubing, Eggenfelden und Vilshofen sind diesen zu erwartenden europäischen Normen durch Ausbaumaßnahmen bereits gerecht geworden. Die Flugplatz FFB Betriebsgesellschaft mbH will den ehemaligen Militärflugplatz Fürstenfeldbruck so nutzen, dass von Anbeginn durch eine entsprechende Bahnlänge die Werte der EASA erfüllt werden. So ist „Fürsty“ als Verkehrslandeplatz in der Planungsregion 14 ein unverzichtbares Bindeglied im Verbund der Flugplätze Oberpfaffenhofen und Jesenwang.

6. Geplante Maßnahmen

Eine neue luftrechtliche Genehmigung wird beantragt, nachdem das Bundesministerium der Verteidigung und die Bundesanstalt für Immobilien-Aufgaben bereits ihre Zustimmung dafür gegeben haben.

Derzeit sind keine Investitionen in „Fürsty“ notwendig. Ein späterer weiterer Ausbau von Hallen, Tower, Tankstelle und Verwaltungsgebäude, soweit notwendig, soll durch private Investoren erfolgen. Weiter sollen Unternehmer zur Ansiedlung auf dem Flugplatzgelände geworben werden. In diesem Zusammenhang hat die Flugplatz FFB Betriebsgesellschaft mbH bereits in den letzten Wochen des Jahres 2005 Gespräche mit verschiedenen Unternehmern geführt, deren Ergebnisse unten mit aufgeführt sind.

Langfristig soll der Flugplatz in der Planung der umliegenden Kommunen integriert werden. Der Ausblick auf an- und abfliegende Flugzeuge wird Besucher locken. Auch dadurch werden Arbeitsplätze geschaffen. Flugzeuge sind und bleiben ein Besuchermagnet, dies wird immer wieder klar, wenn man die Anzahl der Besucher an anderen Flugplätzen beobachtet.

Flugbetrieb und Arbeitsplätze

Schon heute hat der eingeschränkte Flugbetrieb in „Fürsty“ 4 Arbeitsplätze im Bereich der 400€ -Jobs geschaffen. Durch die Ansiedlung von weiteren Luftfahrttechnischen Betrieben werden aus diesen eingeschränkten Beschäftigungsverhältnissen vollwertige Arbeitsplätze.

Passagieraufkommen und Arbeitsplätze

Ein Unternehmer hat jetzt bereits angekündigt, nach Vorliegen der luftrechtlichen Genehmigung in „Fürsty“ ein „Luft-Taxi“ mit 2 bis 3 kleinen Geschäftsflugzeugen zu stationieren.

Der zukünftige Kunde dieses Unternehmens wird von „Fürsty“ aus sein Flugziel im Bereich der Bundesrepublik Deutschland schon fast erreicht haben, wenn sein Kollege nach den Kontrollen am Flughafen Franz-Josef Strauß im Flugzeug gerade Platz genommen hat. Für Kunden, für die Zeit Geld bedeutet und für die die Flugpläne der Fluggesellschaften zu starr sind, eine ideale Möglichkeit, aus der Planungsregion 14 heraus zu agieren oder Kunden zu empfangen.

Ein Münchner Unternehmen, welches weltweit Ambulanzflüge durchführt, möchte seinen Betriebssitz nach „Fürsty“ verlegen.

Wertbereich und Arbeitsplätze

Ein Kleinbetrieb hat sich bereits angesiedelt und plant den Ausbau des Betriebes um weitere 6 Arbeitsplätze. Eine weitere Firma will nach der Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung erst einen Teil und dann vielleicht die ganze Firma von München nach „Fürsty“ verlegen. Ein weiterer Unternehmer aus dem Landkreis FFB plant, einen Service-Betrieb für die im Aufwärtstrend befindliche Leichtflugzeugszene auf dem ehemaligen Militärflugplatz zu stationieren. 30 Arbeitsplätze wären langfristig mit dieser unternehmerischen Entscheidung verbunden.

Ansiedlung von flugaffinem Gewerbe und Standort für Arbeitsplätze

Nicht nur auf dem Flugplatz selbst, sondern auch in dem direkt angrenzenden Industriegebiet Hasenheide Nord, bringt die Nähe zu einem Verkehrslandeplatz zusätzliche Kriterien, für eine Ansiedlungsentscheidung. Hier liegt es an den Trägern, der Stadt und der Sparkasse Fürstenfeldbruck, diesen Standortvorteil in klingende Münze umzuwandeln. Es gibt Unternehmen, die genau diesen Vorteil nutzen möchten.

Der Flugplatz als Erholungs-, Freizeit und Erlebnispark für Besucher

Genau so selbstverständlich wie ein gastronomischer Betrieb mit Biergarten und Kinderspielplatz ist für einen Flugplatz der Bedarf von Unterkunftskapazität. Am Flugplatz durchgeführte Gebrauchtflugzeugmessen, Informations- und Weiterbildungsveranstaltungen usw. werden im Umfeld des Flugplatzes neue Arbeitsplätze entstehen lassen.

Umweltschutz und Luftfahrt sind gut vereinbar

Bereits zu Zeiten des militärischen Flugbetriebes war der Flugbetriebsbereich eine kleine Insel für seltene Tiere und Pflanzen. Gestern wie heute konnte und kann man dies beobachten.

Nicht selten ist, dass der „Fliegerkamerad“ Fischreiher die Starts und Landungen der großen Brüder kritisch und wohl auch manchmal von oben herab beobachtet.

Wird der Zaun des Flugplatzes niedergerissen und der Mensch hat freien Zugang, so ist der Lebensraum für viele bedrohte Tier- und Pflanzenarten unwiederbringlich zerstört. Negativbeispiele dafür gibt es in aufgelassenen Flugplätzen genug.

Planungen, die das Flugplatzgelände betreffen, müssen die Tatsache berücksichtigen, dass durch den Flugbetrieb in den letzten Jahren große Teile des Flugplatzes zu FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat) als Flachland-Mähwiese an die EU gemeldet wurde.

Wiesen

Wildblumenwiesen beherbergen eine große Artenvielfalt. Auf ihnen finden:

- Farbenprächtige Insekten Nahrung und Schutz,
- kleine Säugetiere ein Zuhause und damit
- Falken, Bussarde und Eulen einen reich gedeckten Tisch.

Flugplatzwiesen sind so wertvoll, weil sie natürlich belassen werden und damit eine langfristige, sichere Ressource sind.

Gehölze

Hecken und Einzelgehölze bieten vielfältige Lebensbedingungen auf engstem Raum.

Für viele Insekten, Spinnen, Singvögel und Kleinsäuger sind Hecken und Einzelgehölze von existenzieller Bedeutung. Kleine Gehölze und Sträucher wie Feldahorn, Hainbuche, Wilde Rose, Weißdorn und Schlehe können in Randbereichen und Hallennähe wachsen, ohne dass der Flugbetrieb eingeschränkt werden muss.

Feuchtflächen und Tümpel

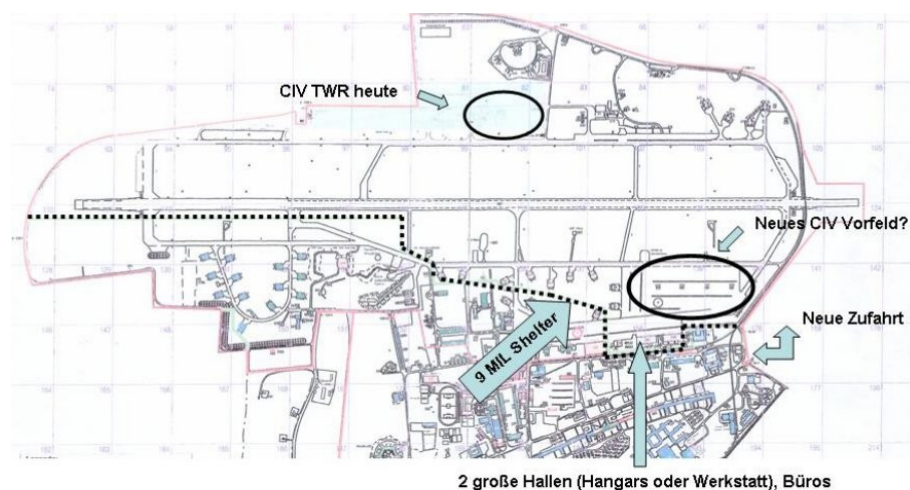
Stauanasse Bereiche auf Flugplätzen sind der Lebensraum stark bedrohter Pflanzen- und Tierarten. Orchideen und Binsen, Libellen und Amphibien haben hier sichere Rückzugsflächen. Kleine Tümpel oder Feuchtfächen außerhalb der Betriebsflächen, die im Wesentlichen sich selbst überlassen werden, bereichern die Artenvielfalt auf dem Gelände eines Flugplatzes.

Landschaftspflege

“Weniger ist mehr“ ist der Schlüssel zum Artenreichtum. Wiesen außerhalb von Roll- und Startbahnen nicht zu düngen, nur ein bis zwei Mal im Jahr zu mähen und den ersten Schnitt erst im Juli durchzuführen, hat Vorteile:

- Wiesenblumen und Kräuter siedeln sich an
- der Flugplatzhalter spart Zeit und Geld und
- die Kinderstube von Lerchen und anderen Bodenbrütern bleibt erhalten.

Sich selbst überlassene Flächen erscheinen dem Menschen unordentlich, für Tiere und Pflanzen sind sie ein Paradies.



..... Zukünftige Grenze CIV / MIL
Abbildung 10: Das Gelände des Flugplatzes Fürstfeldbruck
(Quelle: Flughafen FFB Betriebsgesellschaft mbH)

7. Ausblick in die Zukunft: Erfolgsbeispiele

Welche Auswirkung haben Flugplätze der allgemeinen Luftfahrt auf die Region? In dieses Konzept sind Erfahrungen eingeflossen, die an anderen Flugplätzen gemacht wurden. Hier kann man aus erfolgreichen Beispielen lernen. Es lässt sich auch darlegen, dass sich die genannten Vorteile auch in die Realität umsetzen lassen.

Straubing

Der Verkehrslandeplatz Straubing ist ein gutes Beispiel für einen erfolgreichen Flugplatz in Bayern. Hier ziehen Stadt und Landkreis an einem Strang:

- Investition von ca. 14 Mio. € zum Ausbau der Landebahn auf die nach EASA geforderte Länge von rund 1500 Meter
- Weiterentwicklung zum Schwerpunktlandeplatz zwischen Passau und Regensburg
- 125 neue Arbeitsplätze durch den Flugplatzausbau
- Flugplatz-Betriebsgesellschaft macht Gewinne.

Egelsbach

Inmitten der europäischen Wirtschaftsregion Rhein-Main und zentral im Dreieck zwischen Frankfurt, Offenbach und Darmstadt liegt der Flugplatz Egelsbach. Die jährliche Anzahl der Flugbewegungen macht ihn zum größten Flugplatz der Allgemeinen Luftfahrt in Deutschland.

Der Flugplatz ist Standort von luftfahrttechnischen Betrieben, Polizei-Hubschraubern, diversen Luftfahrtunternehmen, verschiedenen Vereinen der Luftfahrt, Flugzeug- und Hubschrauberflugschulen, Luftbildfirmen sowie einer Reihe sonstiger luftfahrtbezogener Unternehmen. Geschäftsreisenden, Passagieren, Piloten, Flugschülern und anderen Gästen und Interessierten steht der Flugplatz mit seinen Einrichtungen 365 Tage im Jahr offen.

- Gründung einer Interessengemeinschaft zwischen Rhein-Main-Airport und dem Verkehrslandeplatz Egelsbach
- Bahnverlängerung auf 1400 Meter
- Ausbau mit Natur und Landschaft vereinbar
- Egelsbach entlastet Frankfurt im Bereich bis 20t Abfluggewicht
- Städte und Gemeinden werden Gesellschafter
- 1,4 Mio. werden 2004 erwirtschaftet, für Ende 2005 wird eine deutliche Steigerung angepeilt
- 648 Beschäftigte, davon ein erheblicher Teil an Auszubildenden.

Quelle: <http://www.egelsbach-airport.com/>

Schönhagen

Der Flugplatz Schönhagen, 40km südwestlich von Berlin gelegen, verfügt über zwei Start- und Landebahnen, Abstellmöglichkeiten für Flugzeuge im Freien sowie in Hangars, Tankstelle und Flugzeugwaschanlage und in

seinem neuen Terminal, das seit August 2003 in Betrieb ist, über umfangreiche Serviceangebote für Piloten, einschließlich Grenz- und Zollabfertigung. Die Bahn 07/25 ist derzeit 1.200 m lang und für 5,7 t maximales Abfluggewicht zugelassen.

In den vergangenen Jahren haben sich bereits 18 Unternehmen wie Flugschulen, Charterunternehmen, Werften und weitere Technologieträger (z.B. Entwicklungsbetriebe) in Schönhagen niedergelassen. Der Flugplatz und der angeschlossene Luftfahrt-Technologiepark werden kontinuierlich weiter ausgebaut.

Heute arbeiten insgesamt ca. 130 Menschen in 26 Unternehmen auf dem Flugplatz. Mittelfristig soll die Zahl der Arbeitsplätze durch die Ansiedlung weiterer Unternehmen und die Expansion der bereits ansässigen auf etwa 300 steigen. Der Luftfahrt-Technologiepark trägt sich wirtschaftlich. Damit ist der Flugplatz Schönhagen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Region.

Quelle: www.edaz.de

Verkehrslandeplatz Allendorf / Eder

Der hessische Verkehrslandeplatz, vom Land Hessen, vom Landkreis Waldeck-Frankenberg und durch die Gemeinde Allendorf / Eder aktiv unterstützt wird, stellt für die Firma Viessmann und weitere Unternehmen eine wichtige Verkehrs-Infrastruktur dar. Mit diesem Flugplatz wird die internationale Mobilität des Heiztechnik-Unternehmens gesichert. Hier werden klare Signale gesetzt:

- Die Start- und Landebahn von 1.090 auf 1.240 Meter verlängert und von 20 auf 30 Meter verbreitert worden. Durch die Baumaßnahme wurde die flugbetriebliche Sicherheit des Flugplatzes deutlich erhöht.
- Ein kontrollierter Luftraum wurde eingerichtet, sodass künftig Instrumentenanflugverfahren möglich sind.
- Aktive Unterstützung durch Landespolitik: Regierungspräsident Lutz Klein übergab am 12.12. 2005 Herrn Dr. Martin Vießmann, Chef der Viessmann Werke GmbH & Co., die erweiterte Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Allendorf (Eder). Die offizielle Eröffnung wird 2006 mit Ministerpräsident Roland Koch stattfinden.
- Auch andere Unternehmen, die Flugambulanz und der Luftsportverein Ederbergland e.V. nutzen den Flugplatz.

Quellen:

www.rp-kassel.de

www.hlb-info.de/sportreferate/motorflug/allendorf.htm

Weitere Verkehrslandeplätze

Schwäbisch Hall (Sitz der Bausparkasse Schwäbisch Hall und der Firma Würth), Donaueschingen (Sitz der Firma Häring), Bielefeld (Sitz der Firma Oetker), Emden (Sitz der Firma VW) wurden bereits mit einer Bahnverlängerung JAR-OPS-tauglich gemacht.

8. Schlussfolgerung

ARBEITSPLÄTZE schaffen

Die Flugplatz-Fürstenfeldbruck-Betriebsgesellschaft mbH beabsichtigt mit ihren Plänen in den nächsten Jahren 600 direkte und indirekte Arbeitsplätze wieder zu schaffen, die als zivile Arbeitsplätze nach der Auflösung des Jagdbomber Geschwaders 49 weggefallen waren. Dass einiges bewegt werden kann, soll dieses Konzept verdeutlichen. Es muss nur der Wille vorhanden sein, die Sache anzupacken. Am Beispiel von Egelsbach mit seinen knapp 600 geschaffenen Arbeitsplätzen gilt es anzusetzen. Ohne die angrenzenden Gemeinden über Gebühr zu belasten, können im Landkreis Fürstenfeldbruck durch einen Verkehrslandeplatz Arbeitsplätze geschaffen werden. Wir wollen in diesem Land etwas zum Guten ändern, packen wir es an!

STANDORTVORTEILE wahren

Durch immense Investitionen der Steuerzahler ist der Flugplatz bereits in der nach der künftigen europäischen Norm geforderten Form vorhanden. Weitere Baumaßnahmen sind z.Zt. nicht erforderlich. Somit sind zunächst auch keine finanziellen Aufwendungen für infrastrukturelle Maßnahmen notwendig. Zukünftige Ausbauten können auf bereits versiegeltem Gelände nach dem zu erwartenden wirtschaftlichen Erfolg in dem erforderlichen Maß durchgeführt werden. Dies ohne die Natur im FFH-Gebiet zu belasten. Für die ansässigen Betriebe und jene, die „Fürsty“ als zukünftigen Standort wählen, ein Vorteil, der allen nur Nutzen bringen kann.

Für die umliegenden Gemeinden würde aufgrund der Umwandlung vom großen in den kleinen Bauschutzbereich Baubeschränkungen und Lärmschutzzonen entfallen.

ZUKUNFTSCHANCEN nutzen

Globalisierung als wirtschaftlicher Prozess ist das Ergebnis menschlicher Innovation und technologischen Fortschritts. Sie bezieht sich auf die steigende Integration der Volkswirtschaften auf der ganzen Welt, insbesondere durch Handel und Finanzströme sowie auf die Bewegung von Arbeitskräften, Waren und Wissen über Grenzen hinweg. Mit dem Flugplatz Fürstenfeldbruck als zukünftigem Verkehrslandeplatz der Planungsregion 14 werden vorhandene Chancen genutzt und ein Stück Globalisierung bewältigt.

9. Anhang A: „Fürsty“ - ein Flugplatz mit langer Geschichte

1933 Erste Flugveranstaltungen in der Hasenheide.

1935 Nach Abschluss von Miet-/Pachtverträgen und Landkauf Baubeginn der Flugbetriebsflächen.

1936 Richtfest mit ca. 2000 Arbeitern, die den Fliegerhorst für die Luftwaffe des III. Reichs fertig stellten.

1940/41 Vergrößerung der Flugbetriebsflächen und Belegung mit Schul- und Einsatzflugzeugen.

1945 Übernahme durch die US AIR FORCE. Für einige Monate lagern hier über 40 000 Kriegsgefangene aus dem Großraum München im Freien. Verschiedene US-Verbände werden kurzzeitig hier her verlegt.

1948 Stationierung des Jagdgeschwaders 36th Fighter Wing (bleibt bis 1952 und geht dann nach Bitburg, heute in Italien).

1950 Verlängerung der Startbahn.

1953 Stationierung der 7330th Flying Training Wing, einem Ausbildungsgeschwader. Flugzeugführer aus 16 Staaten werden hier in einem internationalen Programm bis 1957 ausgebildet.

1956 Beginn der Ausbildung für die ersten Piloten der neuen deutschen Luftwaffe in der „Flugzeugführerschule B“.

1957 Luftwaffe übernimmt „Fürsty“.

1961 Großflugtag mit über 500.000 Besuchern.

1962/63 Zusammenlegung der „Flugzeugführerschule B“ und der Waffenschule 50 für die taktische Ausbildung von Jagdbomber- und Aufklärerpiloten in „Fürsty“.

1952-67 Bau der großen Abstellplatte, zusätzlicher Abstellplätze entlang der Rollwege, Bau von Schutzbauten im Norden und Verlängerung der Startbahn im Osten auf 2850 m.

1972 Tod israelischer Geiseln, der Terroristen und eines deutschen Polizisten bei einem Feuergefecht auf der Flugbetriebsfläche, während der Olympischen Spiele in München.

1973 Verlegung der Eignungsfeststellung für den fliegerischen Dienst mit 38 Piaggio 149D von Neubiberg nach „Fürsty“. Gleichzeitig Bau von 26 Flugzeugschutzbauten. Es befinden sich knapp 140 Maschinen auf dem Platz, die ca. 100.000 Flugbewegungen im Jahr produzieren.

1978 Umbenennung der Waffenschule 50 in Jagdbombergeschwader 49 und Übernahme eines zweiten Auftrags (nunmehr Ausbildung und Einsatz).

1981 Bau des neuen Kontrollturms.

1989 Jubiläum: Seit Aufstellung von „Flugzeugführerschule B“, Waffenschule 50 und Jagdbombergeschwader 49 insgesamt 500.000 Flugstunden auf Jet und 100.000 auf Propellerflugzeugen, dabei 7000 Flugzeugführer und Besatzungen ausgebildet.

1990 Einstellung der Eignungsfeststellung in „Fürsty“ und Verlegung nach Good Year (Arizona).

1992 Letzter Tag der offenen Tür mit 180.000 Besuchern.

1994 Auflösung Jagdbombergeschwader 49 und Aufstellung Fluglehrgruppe (Wegfall des Einsatzauftrags).

1997 Ende militärischer Flugbetrieb (außer Bundeswehr Sportflieger

Gemeinschaft), anschließend Nutzung durch die Flugplatz FFB Betriebsgesellschaft mbH bis heute.

10. Anhang B: LEP Bayern, Begründung

Zur Durchführung eines bedarfsgerechten Luftverkehrs sind außer den internationalen Verkehrsflughäfen weitere Landeplätze zur Deckung der regionalen und teilräumlichen Luftverkehrsnachfrage notwendig. Jede Planungsregion soll über zumindest einen Luftverkehrsanschluss verfügen. Eine Ausnahme von dieser Regelung ist für die Region 17 möglich, die bisher über keinen Luftverkehrsanschluss verfügt. Der Verzicht auf die Anlegung eines neuen Flugplatzes in der Region 17 entspricht dem Grundanliegen der Alpenkonvention, die Umweltbelastungen durch den Luftverkehr so weit wie möglich zu reduzieren.

Zur Deckung der teilräumigen Luftverkehrsnachfrage ist im Einzelfall die Vorhaltung von zwei Luftverkehrsanschlüssen innerhalb einer Region möglich.

Zur Anbindung von regionalen Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten durch den gewerblichen Linienverkehr oder bei einem hohen Anteil an Geschäfts-reise- und Werkluftverkehr sollen Verkehrslandeplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorgesehen werden. Sie sollen eine befestigte Start- und Landebahn von 1.200 bis 1.600 m haben. Sofern auf den Flugplätzen regelmäßig Linienflüge durchgeführt werden, sollen sie über eine Flugverkehrskontrollzone und über ein Instrumentenlandesystem für den Präzisions-Instrumentenanflug verfügen. Diese Voraussetzungen sollen an den Verkehrslandeplätzen Augsburg und Hof gegeben sein.

Ausgewählte Schwerpunktlandeplätze für die Allgemeine Luftfahrt mit einem hohen Anteil an gewerblichem Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sollen, soweit die flugsicherungsmäßigen und sonstigen Voraussetzungen geschaffen werden können, für den Instrumentenanflug unter Einbindung in einen Luftraum F ausgestattet sein. In erster Linie kommen die Verkehrslandeplätze Aschaffenburg, Bayreuth, Coburg-Brandensteinebene, Eggenfelden und Straubing in Betracht. Die Festlegung weiterer Flugplätze ist unter Berücksichtigung des Verkehrsbedarfs zu prüfen.

Für die Anbindung der übrigen Planungsregionen an den Geschäftsreise- und Privatluftverkehr sind Schwerpunktlandeplätze für die Allgemeine Luftfahrt für den Sichtflug mit einer befestigten Start- und Landebahn mit mindestens 1.200 m Länge vorzuhalten. Soweit notwendig, sind bis zum Jahr 2005 die Landebahnlängen an die europäischen Anforderungen für den gewerblichen Luftverkehr mit Flugzeugen bis zu 5,7 t Höchstgewicht anzupassen. Als entsprechende Schwerpunkte kommen die Flugplätze Haßfurt, Weiden i. d. OPf., Herzogenaurach, Rothenburg ob der Tauber, Vilshofen, Landshut, Jesenwang und Mühldorf am Inn in Betracht. Diese Flugplätze sind in ihrem Bestand zu sichern und entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung bedarfsgerecht auszubauen. Solange in den Planungsregionen 11 (Regensburg) und 16 (Allgäu) keine geeigneten Verkehrslandeplätze zur Verfügung stehen, sind die schwer ausbaufähigen Verkehrslandeplätze Regensburg und Kempten ebenfalls in ihrem Bestand zu sichern.

In Regionen, in denen geeignete zivile Schwerpunktflugplätze nicht zur Verfügung stehen, sollte auf vorhandenen Militärflugplätzen eine zivile Mitbenutzung in der Rechtsform eines Verkehrslandeplatzes angestrebt werden. Auf eine langfristige Sicherung der zivilen Mitbenutzung ist dabei hinzuwirken. Für eine zivile Mitbenutzung bzw. Nachnutzung kommen insbesondere die Militärflugplätze Giebelstadt, Manching, Fürstenfeldbruck, Leipheim und Memmingerberg in Betracht.

Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel wird der Freistaat Bayern

für die Anlegung und für den Ausbau von Schwerpunktflugplätzen finanzielle Förderungen gewähren. Voraussetzung dabei ist insbesondere die langfristige Absicherung der Flugplätze durch Bauschutzbereiche und durch Grundstückseigentums- bzw. -pachtverhältnisse.

Quelle: Landesentwicklungsprogramm Bayern, Zu B V Nachhaltige technische Infrastruktur; 12.07.2005; Begründung; Auszug: zu 1.6.8, Seite 223ff