

# Der Nachbarschaftsbeirat am Flughafen München



## I. Entstehung:

### Wann?

- Ungefähr zeitgleich mit dem Beschluss der Gesellschafter für die Planung einer 3. Start-/Landebahn
- erste Sitzung 20.09.2005

### Warum?

- Einbindung des Umlandes schon in die Planungen
- Erstreben gemeinsam getragener Kompromisse in Einzelfragen
- Keine Mediation zur Frage des Ob einer 3. Start- und Landebahn

### Wie?

Aus schon bestehendem Gremium „Flughafenforum“ heraus



## II. Zusammensetzung

In Anlehnung an Mitgliedschaft Fluglärmkommission

**Vorsitzende** als Moderatorin ohne Stimmrecht

Wirtschaftsvertreter  
(DLH, DFS, HWK, IHK, DGB je 1 Vertreter)

Regionaler  
Planungsverband

24 Gemeinden



NACHBARSCHAFTSBEIRAT  
FLUGHAFEN MÜNCHEN

FMG

Landräte  
der Landkreise Erding und Freising

Bürgerinitiativen  
(1 Vertreter)

**jetzt insgesamt 35 Personen**

nach dem Ausscheiden von 4 Vertretern der Bürgerinitiativen



### III. Vom Nachbarschaftsbeirat (NB) beschlossene Geschäftsordnung

- **Ziel:** verbindliche Vereinbarungen mit FMG
- **Arbeitsausschuss** als vorbereitendes nicht beschließendes Gremium
- **9 Mitglieder:**
  - Vorsitzende
  - FMG
  - 2 Landräte
  - Vertreter der Schutzgemeinschaft Erding-Nord, Freising und Umgebung
  - hochbetroffene Gemeinden (Freising, Berglern, Oberding, Hallbergmoos)



## IV. Tätigkeit in den letzten 5 Jahren

1. **Information** durch FMG über Planungsprozess im Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren
  - jeweils unter [www.nachbarschaftsbeirat.de](http://www.nachbarschaftsbeirat.de) ins Internet gestellt
2. **Diskussion Grundfragen des Flughafenausbaus**
  - Bedarf
  - Notwendigkeit einer Kapazitätserweiterung auf 120 Bewegungen
  - Lage und Länge einer 3. Bahn



## Ergebnis:

- Mehrheit des NB beschließt Ablehnung einer 3. Bahn.
- Kommunen beschließen, über 3. Bahn im NB nicht mehr reden zu wollen, da sich FMG bei den Grundfragen nicht kompromissbereit zeigt.
- Tätigkeit des NB beschränkt sich deshalb auf Verkehrsinfrastruktur und Umlandfonds.
- Bürgerinitiativen (mit Ausnahme der Schutzgemeinschaft) erklären noch während des Raumordnungsverfahrens und 2011 ihren Austritt.



### 3. Verkehrsinfrastruktur Straße und Schiene

#### Aktivitäten:

- gemeinsame Resolutionen zur Schienen- und Straßenverkehrsanbindung Umland
  
- Weiterverfolgung
  - in Sitzungen mit zuständigen bayerischen Ministern und Oberster Baubehörde
  
  - in Gespräch des Arbeitsausschusses mit Ausschussvorsitzenden des Bayr. Landtags
  
  - in Gespräch einer Delegation mit Bundesverkehrsminister



## Ergebnisse:

- umfassendes gemeinsames Interesse des Umlandes und des **gesamten** NB ist deutlich geworden und hat auch Gewicht
- Bayern übernimmt hinsichtlich S-Bahn-Ringschluss Planung und deren Vorfinanzierung (40 Mio. €)
- Zusagen entgegenkommender staatlicher Förderung bei Straßen in kommunaler Trägerschaft
- Umlandfonds der FMG auch für Förderung kommunaler Verkehrsprojekte
- Fortschritte bei einigen der in den Resolutionen genannten Projekte (z. B. Fertigstellung FTO)



## 4. Umlandfonds

### a) Grundsätzliches

**Gesellschafter** der FMG gestehen zu

- 100 Mio. € auf einen Zeitraum von 10 - 15 Jahren aus Mitteln der FMG gerechnet ab 2009
- projektbezogen für Infrastrukturprojekte der Kommunen (kommunaler Straßenbau, kommunale Infrastruktur) und für kommunale und individuelle Härtefälle
- Zusammenhang des Projekts mit Bau der 3. Startbahn
- Keine Abhängigkeit von einer Zustimmung zu einer 3. Startbahn (anders in Wien!)

**Kommunen** fordern weiter

- dauernde Zahlungen („Umlandeuro“)
- unabhängig von einer 3. Bahn



**b) Bisherige Einzelergebnisse** (Beschlüsse jeweils unter [www.nachbarschaftsbeirat.de](http://www.nachbarschaftsbeirat.de), Stichwort Beschlüsse)

➤ **Beschluss vom 16.08.2008**

**Antragsberechtigt** für Förderanträge aus dem Umlandfonds sind

- Landkreise, in denen mehr als 100 Bürger von einem Lärmgrenzwert von mehr als 55 dB(A) beim Bau einer dritten Bahn betroffen sein werden,
- Gemeinden, in denen Bürger und/oder Gemeindeflächen von einem Lärmgrenzwert von mehr als 55 dB(A) beim Bau einer dritten Bahn betroffen sein werden.

Für Westtangente Freising und Nordumfahrung Erding werden je **5 Mio.** Euro zur Verfügung gestellt, die für Planungsarbeiten **sofort** abgerufen werden können



## ➤ **Beschluss vom 10.02.2010**

- **Verpflichtungserklärung** der FMG über 100 Mio. € als Höchstbetrag

### **Auszahlungsvoraussetzungen:**

ab Baubeginn einer 3. Bahn; für jedes Jahr ab Planfeststellung zu nicht abgerufenen Mitteln weitere 10 Mio. €; sofort auszahlbarer Betrag für Planungskosten von 10 Mio. € kann auch für Herstellung der beiden Objekte verwendet werden

- **Erklärung der Kommunen der Landkreise Erding und Freising:**

weiter Forderung von Dauerleistungen unabhängig von 3. Bahn; Bekräftigung der Ablehnung einer 3. Bahn, aber hilfsweise Vorsorge für den Fall eines positiven Planfeststellungsbeschlusses



- **50 Mio. € für Straßenverkehrsinfrastruktur aus Umlandfonds**  
**davon insgesamt** (jeweils unter Einschluss der 5 Mio. € Planungsmittel) **26,6 Mio. € für Projekte in Landkreis Freising und 23,4 Mio. € in Landkreis Erding**
- **Höchstförderung** bis 90 % der staatlich förderfähigen Kosten für **Westtangente Freising und Nordumfahrung Erding**, aber Westtangente Freising bis Höchstgrenze 13,5 Mio. €



- **Beschluss vom 24.11.2010**
  - **zusätzliche Höchstförderung** von Westtangente Moosburg (mit Höchstbetrag von 4 Mio. €) und Spange Berglern Eitting
  - auch Grundstücksankäufe sind aus den jeweils 5 Mio. € „Planungsmitteln“ möglich
- **Auftrag an Arbeitsausschuss Verteilung der Mittel für sonstige Infrastrukturprojekte von Kommunen und für Härtefälle anzugehen**



## V. Ausblick

1. Bemühungen um Verkehrsinfrastruktur ist Daueraufgabe
2. Verteilung der Mittel Umlandfonds für sonstige kommunale Infrastrukturprojekte und Härtefälle wird besonders schwierig
  - welche Kriterien sollen für Infrastrukturprojekte maßgebend sein, nachdem von FMG „Bezug“ zu einer 3. Bahn vorausgesetzt wird?
  - Welcher Betrag aus den zugestandenen 50 Mio. € soll für Härtefälle Einzelner aufgewendet werden?



- Welche Kriterien sollen für Härtefälle Einzelner aufgestellt werden?
- Die Mitwirkung der Bürgerinitiativen bei diesen Fragen wäre auch nach Ansicht der Kommunen besonders wichtig.

### 3. Der NB bietet dem Flughafenumland die Möglichkeit

- sich uneingeschränkt politisch und rechtlich gegen eine 3. Bahn zu wenden und
- daneben für den Fall des Baus Erleichterungen über das rechtlich Gebotene hinaus zu „erkämpfen“.



**Vielen Dank für  
Ihr Interesse**