

05.10.2018

Kleine Anfrage 1557

des Abgeordneten Norwich Rüße BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Warum ignoriert die Landesregierung die Zweckentfremdung des Airportpark FMO durch die Neuansiedlungen von nicht flughafenaffinen Unternehmen?

Der damalige Bezirksplanungsrat Münster hat in seiner Sitzung am 15. März 2004 die Erarbeitung der 12. Änderung des Gebietsentwicklungsplans des Regierungsbezirks Münster Teilabschnitt „Münsterland“ zur Neudarstellung eines interkommunalen „Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches für standortgebundene Anlagen“ auf dem Gebiet der Stadt Greven (AirportPark FMO) beschlossen.

Nach Beendigung des Beteiligungsverfahrens hat der Bezirksplanungsrat am 5. September 2006 das Verfahren formal abgeschlossen und den Aufstellungsbeschluss gefasst.

Die Bezirksplanungsbehörde hat daraufhin mit Bericht vom 09. September 2006 der Landesplanungsbehörde die 12. Änderung des Gebietsentwicklungsplans gemäß § 20 Abs. 7 Landesplanungsgesetz zur Genehmigung vorgelegt.

Mit Erlass vom 10. Februar 2006 (Az.: 502-30.17.03.17) hat die Landesplanungsbehörde die Gebietsentwicklungsplanänderung mit der Maßgabe genehmigt, das textliche Ziel 1 inhaltlich zu ergänzen. Dem folgte am 13.03.2006 der Bezirksplanungsrat Münster mit dem entsprechenden Beitrittsbeschluss.

Die aus dem zuvor dargelegten Verfahren resultierenden Festlegungen wurden in den Regionalplan Münsterland übernommen und erlangten mit der Bekanntmachung am 27. Juni 2014 erneut Rechtswirksamkeit:

Ziel "19.1 „Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich für standortgebundene Anlagen – Dienstleistungs- und Gewerbezentrum am Internationalen Flughafen Münster/Osnabrück“ (AirportPark FMO):

1. Der AirportPark FMO ist als interkommunaler Gewerbe- und Dienstleistungspark der Städte Münster und Greven sowie des Kreises Steinfurt gemeinsam zu entwickeln und zu realisieren. Die weitere Realisierung des Vorhabens hat im Konsens zwischen den drei Vorhabenträgern zu erfolgen.

Datum des Originals: 26.09.2018/Ausgegeben: 05.10.2018

2. Innerhalb des AirportParks FMO sind nur Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe zulässig, die auf eine unmittelbare räumliche Nähe zum Flughafen für ihre Leistungs- bzw. Produktionserbringung angewiesen sind und die ohne den Standort am Flughafen nicht in der Region zu halten wären bzw. nur wegen des hochwertigen Standortes in die Region kommen würden. Bei der Vermarktung des Airport-Parks FMO ist sicherzustellen, dass kein Konkurrenzstandort mit Verlagerungseffekten aus anderen Gewerbegebieten seines Umfelds geschaffen wird.

3. Untergeordnet sind die der Versorgung des Gebietes dienende Läden bis zu einer jeweiligen Geschossfläche unterhalb der Vermutungsgrenzen des § 11 Abs. 3 BauNVO sowie Schank- und Speisewirtschaften und Anlagen für soziale Zwecke und Freizeiteinrichtungen zulässig.

4. Innerhalb des AirportParks FMO sind großflächige Einzelhandelsbetriebe sowie kerngebietstypische Einrichtungen (z. B. Vergnügungsstätten) unzulässig."

Diese zielförmigen Festlegungen sind von allen nachgeordneten Plangebern zu beachten und sind insofern nicht abwägbar. Dies gilt auch für die Zweckbindung bei der Ansiedlung von Unternehmen im AirportPark. Dies wird in Ziel 18.2 näher begründet:

"In den Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen für zweckgebundene Nutzungen sind solche Einrichtungen und Anlagen von regionaler Bedeutung angesiedelt bzw. anzusiedeln, die aufgrund ihrer besonderen Standortanforderungen oder wegen rechtlicher Vorgaben nicht in einem Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen unterzubringen sind. Sie sind ausschließlich den unter diese Zweckbindung fallenden oder damit im funktionalen Zusammenhang stehenden Nutzungen vorbehalten."

Für den AirportPark FMO bedeutet dies, dass nur standort- und zweckgebundene Anlagen für flughafenaffine Nutzungen zulässig sind (siehe Ziel 19.1). Diese Maßgabe war u. a. Voraussetzung für die damalige Genehmigung durch das Land NRW.

Die nun festzustellende Vermarktungs- und Ansiedlungspraxis lässt nicht erkennen, dass diese rechtsverbindlichen und nicht abwägbaren Ziele des Regionalplans von den zuständigen Stellen und Behörden beachtet werden.

Beispiel Schumacher Packaging:

Die Ansiedlung dieses Unternehmens im AirportPark FMO wurde lediglich damit begründet, dass gelegentlich spezielle Ersatzteile für die dort im Einsatz befindlichen Maschinen herbeigeflogen werden müssten. Ansonsten ist kein Bezug zwischen Produktion und Flughafenutzung erkennbar.

Beispiel Hermes:

Als Logistikunternehmen könnte Hermes die Möglichkeiten von Frachtflug nutzen, tatsächlich wird über den FMO aber nur geringfügig Fracht geflogen. Luftfracht wird von dort im Wesentlichen über die Straße abgefertigt. Der Geschäftsführer der AirportPark GmbH bestätigt dieses. Dazu berichten die WN am 08.06.2017: "Im Gesamtkonzept der Hermes-Logistikzentren sei das Grevener „ein kleines“. Nicht zu vergleichen mit Knotenpunkten wie Leipzig oder Frankfurt. „Das Potenzial an Luftfracht ist im Raum Münster-Osnabrück gar nicht vorhanden“, sagt [der Geschäftsführer der AirportPark FMO GmbH]. Denn bei Luftfracht gehe es nur um spezielle Waren – wie IT-Produkte – die schnell zum Kunden müssten. Und die entsprechend teuer sind. ... Für [den Geschäftsführer der AirportPark FMO GmbH] ist klar, „dass dieses Logistikzentrum nicht ausgelegt für großen Luftfrachtverkehr ist.“ Der Großteil der Pakete werde seinen Weg über die Autobahn nehmen." Diese Aussagen verdeutlichen, worum es diesem Unternehmen eigentlich geht, nämlich einem Standort nahe an der Autobahn. Der

Zweckbestimmung des AirportParks seitens der Landes- und Regionalplanung wird damit offensichtlich nicht entsprochen.

Beispiel Beresa:

Dazu berichten die WN am 23.06.2017: "Neuansiedlung Fahrzeug-Aufbereitung am FMO. Greven -Rund 15 000 Leasingfahrzeuge werden künftig im Airportpark am Flughafen Münster-Osnabrück für den Verkauf aufgearbeitet. [Der] Geschäftsführer des Airportparks, teilte den bevorstehenden Abschluss eines Kaufvertrags am Mittwoch im Hauptausschuss mit. Eine von mehreren positiven Vollzugsmeldungen aus dem interkommunalen Gewerbegebiet ... Im großen Stil würden in dem neuen Betrieb Leasingfahrzeuge, die mehrere Jahre gefahren sind, für den Verkauf wiederaufbereitet. [Der Geschäftsführer der AirportPark FMO GmbH]: „Hier wird aber auch die IT und der Vertrieb des Unternehmens sitzen.“ In diesem Falle ist eine flughafenaffine Nutzung nicht einmal im Ansatz erkennbar.

Beispiel Bäume:

Bericht der WN vom 10.01.2018: Ansiedlung der "HB Halle GmbH" aus Ostbevern mit insgesamt 15 780 Quadratmetern. Gegenstand des Unternehmens ist die Verwaltung eigener Immobilien (Handelsregister HRB 16887). Auch hier ist eine Beachtung der regional- und landesplanerischen Festsetzungen nicht erkennbar.

Reservierungen:

Laut Vermarktungsübersicht (WN vom 10.01.2018) sind weitere 17 000 Quadratmeter für Dienstleistungen und Unternehmensverwaltungen reserviert.

Diese Beispiele verdeutlichen, dass hinsichtlich des Airportparks FMO die Erfordernisse der Raumordnung nicht eingehalten werden.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Warum haben die Obersten Landesbehörden die Nichtbeachtung von Zielen der Raumordnung mit der Folge der Zweckentfremdung des Airportpark FMO durch die Neuansiedlungen von nicht flughafenaffinen Unternehmen im Sinne des Ziels 19.1 (2.) bisher ignoriert?
2. Besteht aus Sicht der Landesregierung Handlungsbedarf aufgrund der Nichtbeachtung von Zielen der Raumordnung mit der Folge der Zweckentfremdung des Airportpark FMO durch die Neuansiedlungen von nicht flughafenaffinen Unternehmen im Sinne des Ziels 19.1 (2.) (bitte erläutern)?

Norwich Rüste