

Flugplätze und Raumplanung: das Beispiel Wels

Gerald Grüblinger, Wolfgang Blaas

1. Einleitung

Die Luftfahrt ist, so wie auch andere Verkehrsarten, ein wichtiges Aufgabengebiet der Raumplanung, sowohl was die Raumnutzung (Flughafeninfrastruktur) als auch die Raumüberwindung (Flugverkehr) betrifft. Auch in diesem Infrastrukturbereich geht es um (wesentliche) Ansprüche an die Boden- und Raumnutzung sowie um (vor allem negative) externe Effekte.

Solche Ansprüche bzw. Wirkungen gehen aber nicht nur vom internationalen Linien- und Charterverkehr aus, sondern auch von der sogenannten „Allgemeinen Luftfahrt“. Der Begriff *General Aviation* (GA) bzw. *Allgemeine Luftfahrt* fasst alle zivilen Flugaktivitäten zusammen, die nicht Linien- oder Charterflüge sind. Damit sind einerseits kommerzielle Flüge (von Bedarfsflugunternehmen, von firmeneigenen Flugzeugen, etc.), Flüge im Auftrag und im Interesse der Allgemeinheit (z.B. Rettungsflüge) sowie auch Flüge als Freizeit- und Sportbetätigung (z.B. Segelflüge) gemeint.

Die GA stellt zunächst insofern einen Wirtschaftsfaktor dar, als ihr Anteil an den Flugbewegungen und auch an Fluggeräten jenen der Linien- und Charterflüge bei weitem übertrifft. Damit wird eine Vielzahl von privaten und öffentlichen Transportdienstleistungen produziert, andererseits werden die dem Konsum zuzurechnenden Freizeitflüge realisiert.

Bei der Passagierzahl sowie beim Frachtaufkommen ist es dagegen genau umgekehrt: hier dominiert der Linien- und Charterverkehr. Der naheliegende Grund für diese umgekehrten Verhältnisse ist, dass die Fluggeräte in der GA in der Regel viel kleiner sind. Im Freizeitbereich etwa überwiegen Fluggeräte, die nur eine bis vier Personen transportieren können.

Wenn auch in der GA typischerweise kleinere Fluggeräte dominieren, so sind nichtsdestoweniger für deren Start- und Landemanöver entsprechend große Liegenschaften erforderlich. In Österreich gibt es neben den sechs Flughäfen, die den Städten Wien, Salzburg, Innsbruck, Graz, Linz und Klagenfurt zugeordnet sind und die auch, aber nicht vorwiegend, der GA dienen, eine Vielzahl von kleineren Flugplätzen, die nur der GA zugänglich sind (ein Überblick über die Gesamtheit aller österreichischen Flugplätze gibt die *Tabelle 1*).

Auch an diesen kleineren Verkehrsliegenschaften entzündeten sich bisweilen die typischen Nutzungskonflikte der Luftfahrt. Ein aktuelles Beispiel dafür ist der Flugplatz von Wels in Oberösterreich. Dieses Beispiel soll im Folgenden dargestellt werden, ohne den Anspruch auf eine vollständige und

umfassende Analyse zu erheben. Das ist auch deshalb kaum möglich, weil es sich um einen laufenden Nutzungskonflikt handelt, dessen Ausgang derzeit noch offen ist.

2. Geschichte des Welser Flugplatzes¹

Die Geschichte des Welser Flugplatzes kann als Abfolge raumwirksamer und raumordnungspolitisch bedeutender Entscheidungen sowie widersprüchlicher Nutzungsinteressen aufgefasst werden. Auf Grund seiner Größe (heute etwa 110 ha), der topographisch herausragenden Eigenschaften (nahezu vollkommen eben) und der guten Lage im Norden der Stadt Wels in räumlicher Nähe zum Stadtzentrum, befindet sich das Areal seit Jahrzehnten im Blickpunkt unterschiedlicher Nutzungsinteressen.

Mitte des 19. Jahrhunderts wurde das heutige Flugplatz-Areal als Exerzier- und Übungsgelände der k.u.k. Armee genutzt. Seine Bedeutung als solches verstärkte sich, als 1858 die Dragonerkaserne Wels eröffnet wurde.

Mit dem beginnenden 20. Jahrhundert wurde das Areal auch erstmals für den Flugverkehr interessant. Zum einen wurde im Jahr 1910 erstmals eine Flugwoche veranstaltet, zum anderen erhielt das Gebiet seinen Status als „Notlandeplatz“. Neben den bereits genannten positiven Lageeigenschaften war auch die nicht vorhandene Bewaldung entscheidend für diese ersten Nutzungen.

Im Jahr 1933 schließlich wurde auf dem Areal mit der Errichtung eines Militärflughafens begonnen, welcher anfangs von den österreichischen Luftstreitkräften genutzt wurde. Nach dem Einmarsch deutscher Truppen 1938 übernahm die deutsche Luftwaffe den Flugplatz und bereits ein Jahr später begann man mit dem großzügigen Ausbau desselbigen. Der Ausbau erforderte massive raumordnungspolitische Eingriffe wie etwa die Umsiedlung der ansässigen Bevölkerung und das Abtragen von Wohnhäusern und Bauerngütern.

Der Flugplatz verlieh der Stadt Wels natürlich eine herausragende strategische Bedeutung – so wurde in einigen Hallen des Flugplatzes auch ein Flugzeugwerk eingerichtet – weshalb sie während des Zweiten Weltkrieges in besonderem Maße angegriffen wurde.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges nutzten amerikanische Einheiten das Areal als Lagerstätte. Die Erlaubnis der Alliierten, Flugmodellbau zu betreiben, war entscheidend für

¹ Dieses Kapitel basiert zu großen Teilen auf Darstellungen zur Geschichte des Welser Flugplatzes durch den Fliegerclub Weiße Möwe Wels. Weitere Informationen bei Track, H. (2010)

Tabelle 1. Flugplätze in Österreich (Kennung der International Civil Aviation Organisation ICAO)

Flugplatz	ICAO-Kennung	Flugplatz	ICAO-Kennung
Aigen (Militär)	LOXA	Nötsch/ Im Gailtal	LOKN
Altlichtenwarth	LOAR	Ottenschlag	LOAA
Dobersberg	LOAB	Pinkafeld	LOGP
Eferding	LOLE	Punitz-Güssing	LOGG
Feldkirchen (Ossiachersee)	LOKF	Reutte (Höfen)	LOIR
Ferlach (Gleinach)	LOKG	Ried (Kirchheim)	LOLK
Freistadt	LOLF	Salzburg	LOWS
Friesach (Hirt)	LOKH	Schärding-Suben	LOLS
Fürstenfeld	LOGF	Scharnstein	LOLC
Gmunden - Laakirchen	LOLU	Seitenstetten	LOLT
Graz	LOWG	Spitzerberg	LOAS
HB Hofkirchen	LOLH	St. Donat-Mairist	LOKR
Hohenems- Dornbirn	LOIH	St. Georgen/ Ybbsfeld	LOLG
Innsbruck	LOWI	St. Johann/Tirol	LOIJ
Kaltenbach (Heliport)	LOJK	Stockerau	LOAU
Kapfenberg	LOGK	Timmersdorf	LOGT
Klagenfurt	LOWK	Trieben	LOGI
Krems (Langenlois)	LOAG	Tulln (Langenlebarn) (Militär)	LOXT
Kufstein (Langkampfen)	LOIK	Völtendorf	LOAD
Kufstein (Heliport)	LOIM	Vöslau	LOAV
Lanzen (Turnau)	LOGL	Waidring (Heliport)	LOIW
Lienz (Nikolsdorf)	LOKL	Weiz (Unterfladnitz)	LOGW
Linz	LOWL	Wels	LOLW
Linz/ Ost	LOLO	Wien (Schwechat)	LOWW
Ludesch (Heliport)	LOIG	Wr. Neustadt Ost	LOAN
Mariazell	LOGM	Wr. Neustadt West (Militär)	LOXN
Mauterndorf	LOSM	Wolfsberg	LOKW
Mayerhofen	LOKM	Zell am See	LOWZ
Micheldorf	LOLM	Zeltweg (Militär)	LOXZ
Niederöblarn	LOGO		

Quelle: www.aviator.at, Stand: 27.09.2011

die Gründung des Fliegerclubs „Weiße Möwe Wels“. 1949 erfolgte dann die Freigabe des österreichischen Luftraums durch die Alliierten. Der Ankauf eines an den Flugplatz angrenzenden Areals durch die Weiße Möwe Wels und erste Flugversuche wurden 1949/1950 unternommen. Bereits damals versuchte der Fliegerclub weitere Teile des Flughafens nutzen zu dürfen bzw. kaufen zu können, jedoch erfolglos:

Die Behörden hatten andere Pläne für das Areal, es sollte einer landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden.

Dazu kam es jedoch nicht. Nach dem Abzug der Alliierten 1955 wurde das Areal von der Bundesgebäudeverwaltung (der heutigen BIG/Bundesimmobiliengesellschaft) übernommen, die der Weißen Möwe Wels die Nutzung als Flugplatz gestattete und dazu beitrug, die zerstörten Gebäude auf dem



Quelle: <http://www.wmw.at/flugplatz>

Abb. 1. Flugplatz Wels

Areal zu renovieren. 1959 eröffnete eine Motorflugschule und einige Jahre später wurde der Flughafen baulich erweitert: Eine zweite Landebahn entstand. Bereits zur damaligen Zeit kooperierten die in einer „Weidegenossenschaft“ zusammengeschlossenen Bauern und der Fliegerclub.

Nach weiteren Ausbaumaßnahmen (u.a. Bau einer dritten Piste) wird das Areal schließlich 1972 in einen öffentlichen Zivilflugplatz umgewidmet (siehe *Abbildung 1*). Die BIG als Eigentümer verpachtete das Areal für 99 Jahre an die Stadt Wels, diese wiederum für 30 Jahre an den Fliegerclub „Weiße Möwe Wels“. Auch diese Widmung und die Verträge sind Ergebnisse von langen Verhandlungen, zwischenzeitlich stand auch die Nutzung des gesamten Areals für militärische Zwecke im Raum.

Die weitere Geschichte des Flugplatzes war zum einen geprägt von Ausbaumaßnahmen, insbesondere die Sicherheitsinfrastruktur betreffend, und zum anderen wiederum von Nutzungsstreitigkeiten. So erhob etwa das Bundesheer Ansprüche auf eine rein militärische Nutzung des Flugplatzes. Auch die Idee, den Flugplatz als neues Messeareal zu nutzen, wurde diskutiert. Durch die zunehmende Anzahl der Flüge und gelegentliche Veranstaltungen wie etwa Konzerten und Flugschauen fühlten sich überdies viele Anrainer in ihrer Ruhe gestört. Erste Bürgerinitiativen formierten sich bereits in den 80er-Jahren.

Mehr und mehr rückte auch die ökologische Verträglichkeit der Flugaktivitäten in den Blickpunkt der Öffentlichkeit. Der Fliegerclub reagierte und ließ 1991 ein Maßnahmenkonzept für ein „Ökoprojekt Zivilflugplatz Wels“ erarbeiten. Die-

ses umfasste die Aufforstung der Flugplatzgrenzen und den Wegfall der Düngung der Grasflächen. Die Bedeutung als Rückzugsgebiet für seltene Vogelarten wurde erkannt.

Der erwähnte Pachtvertrag zwischen Stadt Wels und Weißer Möwe Wels wurde zur Jahrtausendwende verlängert. Inklusive der 3 Jahre Kündigungsfrist gilt der Pachtvertrag bis zum Jahr 2030.

Seit Beginn des neuen Jahrtausends schließlich gibt es neue Nutzungsvorstellungen seitens der Stadt Wels. Der Flugplatz oder zumindest Teile davon, sollen als Betriebsbaugelände genutzt werden. Diese Vorstellungen laufen den Ansichten des Fliegerclubs und auch den Interessen von Naturschützern zuwider.

3. Der Status Quo

Wie bereits deutlich gemacht wurde, sind die Streitigkeiten aufgrund widersprüchlicher Nutzungsinteressen zwischen der Stadt Wels und dem Fliegerclub „Weiße Möwe Wels“ nur ein weiteres Glied in einer langen Kette von Nutzungskonflikten in der Geschichte des Areals. Nicht immer standen sich dabei die Stadt und der Fliegerclub gegenüber. Im Falle der zur Diskussion stehenden militärischen Nutzung des Areals etwa standen Stadt und Fliegerclub auf einer Seite.

Im aktuellen Fall sieht die Sache anders aus. Die Stadt und der Club stehen auf scheinbar unvereinbaren Standpunkten. Dazu kommen noch die Interessen von Naturschutzvereinigungen und Anrainern.

Am Beginn der aktuellen Entwicklungen stand 2004 die Idee der BIG, das gesamte Areal gewinnbringender zu vermarkten. Diesen Plänen widersetzte sich die Weiße Möwe und es folgte ein neuer Vorschlag, dieses Mal von der Stadt Wels, etwa 42 ha im Süden des Flugplatzareals durch eine Gesellschaft verwerten zu lassen. An dieser Gesellschaft sollten unter anderem die BIG, eine Raiffeisen-Landesbank-Tochter und das Welser Transportunternehmen Felbermayr beteiligt sein. Im Gegenzug sollte der Fliegerclub kostenlos neue Infrastruktur im Wert von 6 Millionen Euro zur Verfügung gestellt bekommen. Doch auch dieses Angebot wurde vom Fliegerclub im Mai 2008 abgelehnt.²

Das rief wiederum die Stadt auf den Plan, die einen neuen Kompromissvorschlag (nur etwa 26 ha des gesamten Areals sollten in Betriebsbaugelände verwandelt werden) vorlegte, welcher wiederum vom Fliegerclub abgelehnt wurde. Der Fliegerclub begründete seine Haltung damit, dass er nicht in die Verhandlungen mit einbezogen worden sei und die Pläne der Stadt aus sicherheitstechnischen Gründen nicht machbar seien.³

Die Weiße Möwe selbst legte auch einen Vorschlag für die zukünftige Nutzung des Gebiets vor, der jedoch von Stadt und BIG abgelehnt wird, da der Flugbetrieb gemäß diesem Plan näher an Wohngebiete im Norden des Flugplatzes rücken würde und überdies Teile des bestehenden Naturschutzgebietes betroffen seien.

Anfang Dezember 2011 schließlich beschloss die Stadt Wels die Kündigung des Pachtvertrages mit dem Fliegerclub.⁴ Das bedeutet, dass die Weiße Möwe 2030 weichen müsste. Dieses Datum erscheint für die Pläne der Stadt Wels, Betriebe anzusiedeln, in sehr weiter Ferne, weshalb die Stadt Juristen mit der Prüfung einer möglichen früheren Aufkündigung des Vertrages beauftragt hat. Mögliche Ansatzpunkte sind aus Sicht der Stadt Wels nicht dem Vertrag entsprechende Nutzungen auf dem Gelände.

4. Akteure und Interessen

Soweit zum Status Quo, doch welche Interessen liegen hinter den Standpunkten der einzelnen Akteure?

4.1. Stadt Wels

Grund und Boden sind in der Stadt Wels knapp geworden. Die Einwohnerzahl der Stadt stieg in den letzten Jahren konstant leicht an und der Siedlungsdruck an den Stadträndern wächst.

Wie der Großteil der anderen oberösterreichischen Gemeinden hat auch Wels Schwierigkeiten, ausgeglichen zu bilanzieren. Die Stadt ist jedoch dank hoher Kommunalsteuereinnahmen und Ertragsanteile keine Abgangsgemeinde.

Die Kommunalsteuereinnahmen stellen einen Schlüssel zum Verständnis des Beharrens der Welser Stadtverwaltung auf der Umwidmung des Flugplatzareals dar. Es geht der Stadt zum einen um die Sicherung bestehender und zum anderen

um die Schaffung neuer Arbeitsplätze auf dem Areal.

Dies wird auch in den Aussagen der Vertreter der Stadt deutlich. „Es geht um den Verlust von 800 Arbeitsplätzen. Wir werden alles Mögliche versuchen und noch im ersten Quartal 2011 eine Lösung für die Betriebsansiedelung, den Naturschutz und den Fliegerclub finden“⁵ (Peter Koits, Bürgermeister der Stadt Wels)

Hier stellt sich die aus raumplanerischer Sicht berechtigte Frage, weshalb das neue Betriebsbaugelände ausgerechnet an diesem Standort entstehen soll. Dafür sprechen natürlich die Größe und die hervorragende verkehrliche Erschließung (Anbindung an die Autobahn A25 in unmittelbarer Nähe) des Areals. Doch die Stadt hätte womöglich Alternativen.

Hinter dem Beharren auf dem Standort „Flugplatz“ stehen möglicherweise die Interessen anderer, nämlich jene der um-/anzusiedelnden Unternehmen. Die Felbermayr Holding GmbH, TGW Logistics Group und Kellner & Kunz AG sind bedeutende Arbeitgeber und die Stadtverwaltung kann es sich wohl nicht leisten, deren Wünsche zu ignorieren⁶. Die Bereitschaft ebendieser Unternehmen sich an einem anderen Standort niederzulassen ist schwer abschätzbar.

Aufgabe der Stadt wäre es hier in jedem Fall, alternative Standorte zu prüfen. Hierin besteht auch ein erster möglicher Ansatz für eine Beilegung des Konflikts, der jedoch womöglich schon zu spät kommt.

Von der Stadt Wels wird überdies auch immer wieder der Schutz der Anrainer vor dem Fluglärm als Argument für eine Umwidmung ins Treffen geführt. Und wie oben bereits angeführt, ist dieser auch tatsächlich für manche Anrainer ein Anlass, sich in Bürgerinitiativen zusammenzuschließen. Im Falle der Umnutzung (von Teilen) des Flugplatzes in ein Betriebsgebiet wäre die Lärmbelastung jedoch möglicherweise auch nicht geringer als heute. Für die Raumplanung stellt sich eine weitere Frage: Wie hoch ist die tatsächliche (und die hypothetische) Lärmbelastung und wie könnten diese externen Effekte internalisiert werden?

4.2. Der Fliegerclub „Weiße Möwe Wels“

Das hauptsächliche Interesse des Fliegerclubs „Weiße Möwe Wels“ ist der vollständige Erhalt des Flugbetriebes vom Flugplatz Wels aus. Hier ist zu bedenken, dass unter „Flugbetrieb“ viele verschiedene Dinge subsumiert werden (Motorflug, Segelflug, Ultralight, Fallschirmspringen,...), weshalb der Verein auch ein so großes Interesse am Fortbestand möglichst des ganzen Areals hat. Die verschiedenen Arten des Flugbetriebes haben eben unterschiedliche Anforderungen und benötigen daher mitunter verschiedene Flächen und Ausstattungen. Deshalb ist eine Verkleinerung des Areals für die Weiße Möwe stets mit Abstrichen verbunden. Darüber hinaus argumentiert der Verein immer wieder mit sicherheitstechnischen Aspekten⁷.

Der Standpunkt des Vereins ist besser verständlich, wenn man die Geschichte der Weißen Möwe kennt. Wie oben angeführt, ist die Geschichte des Flugplatzes und des Vereins ein stetiger Kampf um die Erhaltung des Flugplatzes und

² vgl. OÖN (2011)

³ vgl. WMW Presseartikel (2011)

⁴ vgl. WMW Presseartikel (2011)

⁵ Bezirksrundschau Wels (2010)

⁶ vgl. WMW Presseartikel (2011)

⁷ vgl. WMW Presseartikel (2011)

dessen Betriebes. Entsprechend viel Energie und Aufwand wurde auch von den Vereinsmitgliedern investiert. Umso schmerzlicher ist jetzt wohl das Gefühl für sie, aus dem Vertrag hinausgedrängt zu werden.

Hier ergibt sich ein weiteres Aufgabengebiet für die Raumplanung: Die Fronten zwischen Fliegerclub und Stadt scheinen festgefahren, die Kommunikation ist laut Vertretern beider Seiten nicht ausreichend, ein Mediationsverfahren scheint angebracht.

Interessensüberschneidungen gibt es zwischen der Weißen Möwe und dem Naturschutzbund was den Natur- und dabei insbesondere den Vogelschutz angeht.

4.3. Naturschutzvereinigungen

Mehrere Vereinigungen, die sich den Schutz von Natur- und Umwelt als Ziel gesetzt haben, versuchen ebenfalls ihre Interessen in dem Nutzungskonflikt durchzusetzen. Dazu zählen unter anderem BirdLife Österreich, der Naturschutzbund Österreich und der WWF Österreich.

Anliegen dieser Vereinigungen ist der Erhalt überregional herausragender Naturschutzgüter, wie etwa seltener Vogel- (z.B. Großer Brachvogel) oder Insektenarten, die zum Teil nur mehr auf dem Gebiet des Flugplatzes vorkommen. Das Flugplatzareal ist in der Tat eine überdurchschnittlich große Magerwiesenfläche⁸.

Die Naturschutzvereinigungen prägten auch den Begriff des „letzten Rests der Welser Heide“, einer historischen Kulturlandschaft, ursprünglich geprägt durch die Traun und das Hausruckviertler Hügelland⁹.

Ein gewichtiges Argument der Naturschützer ist der (europa-)rechtliche Status von Teilen des betrachteten Gebiets als schützenswertes Gebiet gemäß Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie. Ein weiteres EU-Verfahren gemäß Vogelschutzrichtlinie ist im Gange.

Von einer vollständigen Umnutzung des Geländes könnte unter Umständen sogar das Kleinklima in der Stadt/Region betroffen sein. Das Gelände ist überdies zum Teil Wasserschutzgebiet.

Wie der Fliegerclub haben also auch die Naturschutzvereinigungen ein Interesse am Erhalt des Status Quo und stellen sich gegen die geplanten Betriebsansiedelungen.

Herausforderung für die Raumplanung ist hier die umweltökonomische Bewertung des ökologischen Nutzens im Falle eines Erhalts des Status Quo.

4.4. Anrainer

Die Gruppe der Anrainer ist nicht homogen und hat vielfältige Interessen. Aus diesem Grund kann auch keine eindeutige Zuordnung der Anrainer zu den Flugplatzbefürwortern und Flugplatzgegnern erfolgen. Artikulierte Interessen der Anrainer betreffen oft den Lärmschutz¹⁰. Wie bereits erwähnt, ist nicht sicher, dass eine Reduktion des Flugverkehrs tatsächlich eine Reduktion des Umgebungslärms mit sich brächte.

⁸ vgl. Naturschutzbund Oberösterreich (2011)

⁹ vgl. Kutzenberger (1996)

¹⁰ vgl. Lichtenberger et. al. (2004)

Sollte das Areal tatsächlich als Betriebsgebiet gewidmet werden, brächte das nicht nur Lärm- sondern bei entsprechender Nutzung auch Schadstoffbelastungen mit sich.

Zur Lärmbelastung durch den Flugverkehr ist überdies zu sagen, dass der Flugbetrieb nur tagsüber stattfindet.

5. Zusammenfassung

Die Allgemeine Luftfahrt ist ein kleiner aber nicht unbedeutender Teil der zivilen Luftfahrt. Seitens der Raumplanung findet sie eher wenig Beachtung, obwohl sie sowohl was die Raumnutzung als auch die Raumüberwindung betrifft, als Teil der Verkehrs- und Raumplanung betrachtet werden kann. Auch an kleinen Verkehrsliegenschaften, wie etwa dem Flugplatz Wels, entzünden sich bisweilen die typischen Nutzungskonflikte der Luftfahrt.

Größe, Lage und Einzigartigkeit des Areals waren in der Geschichte des Welser Flugplatzes immer wieder ausschlaggebend für raumwirksame und raumordnungspolitisch bedeutende Entscheidungen, sowie widersprüchliche Nutzungsinteressen. In diesem Licht wird auch der zurzeit ausgetragene Interessenskonflikt zwischen der Stadt Wels und dem Fliegerclub „Weiße Möwe Wels“ verständlicher.

Die Argumentation der Stadt Wels ist von deren Ziel, Arbeitsplätze zu schaffen und in weiterer Folge Wählerstimmen und Kommunalsteuereinnahmen zu maximieren, bestimmt. Die Interessen des Fliegerclubs, den Flugbetrieb möglichst ungestört wie bisher fortführen zu können, stehen diesen Ansichten entgegen. Weitere Akteure sind Naturschutzvereinigungen, deren Interessen in großem Maße deckungsgleich mit jener des Clubs sind und eine heterogene Gruppe von Anrainern.

Vorläufig letzter Punkt in einer langen Reihe von Meinungsverschiedenheiten ist die Kündigung des mit der Weißen Möwe abgeschlossenen Pachtvertrages durch die Stadt Wels.

Abschließend soll noch einmal betont werden, dass es sich beim vorliegenden Aufsatz nicht um eine wissenschaftliche Analyse, sondern eher um eine Sachverhaltsdarstellung handelt. Dementsprechend beruhen die folgenden Empfehlungen darauf, wie die Autoren diesen Sachverhalt derzeit sehen.

6. Empfehlungen zum Einsatz raumplanerischer/ökonomischer Instrumente

Was können die Raumplanung und die Ökonomie zur Lösung des Interessenskonflikts beitragen? Mögliche Ansatzpunkte und Handlungsfelder wurden im Kapitel „Akteure und Interessen“ bereits angesprochen. Nun sollen diese Punkte noch einmal aufgelistet und kurz besprochen werden.

6.1. Entwicklung einer langfristigen Perspektive: Bedeutung des Flugplatzes

In Relation zur Einwohnerzahl ist der Welser Flugplatz sehr weitläufig, kaum eine vergleichbar große Stadt ist mit einem so großen Flugplatz ausgestattet. Nun lässt sich (wie seitens

der Stadt auch geschehen) argumentieren, dass das ja für eine Verkleinerung des Flugplatzes spräche. Wenn eine vergleichbar große Stadt mit einem viel kleineren (oder auch gar keinem) Flugplatz auskommen kann, warum nicht auch Wels?

Es ließe sich jedoch mit demselben Recht eine genau gegenteilige Argumentation führen: Eben weil die Stadt Wels einen derart großen Flugplatz besitzt, sollte dieser in voller Größe erhalten bleiben. Langfristig betrachtet kann ein eigener Flugplatz für die Stadt Wels nämlich einen unschätzbaren Vorteil im Wettbewerb mit vergleichbar großen Städten bedeuten.

Dazu kommt, dass nach einer Bebauung wohl nie wieder ein vergleichbar großes und gut geeignetes Areal zur Verfügung stehen wird. Anders gesagt ist der Aufwand, den Flugplatz zu bebauen, ein geringer im Vergleich zur Schaffung eines Flugplatzes in ähnlicher Lage. Hier zeigt sich einmal mehr die Relevanz einer umfassenden Analyse von Alternativstandorten.

Wie relevant ein eigener Flugplatz in Zukunft tatsächlich sein kann, lässt sich aus heutiger Perspektive natürlich nur schwer abschätzen. Fluggastzahlen korrelieren relativ stark mit der Wirtschaftsleistung eines Landes.¹¹ Weiters nehmen die zu überwindenden Distanzen einzelner Menschen bei gleichzeitigen Restriktionen des Reisezeitbudgets stetig zu. Daraus kann geschlossen werden, dass wohl auch in Zukunft schnelle Verkehrsmittel stark nachgefragt werden. Bei der Entwicklung einer langfristigen Perspektive darf auch die zukünftige Verfügbarkeit fossiler Ressourcen nicht ausgeklammert werden. Natürlich würden steigende Ölpreise auch das Verhalten auf den Flugmärkten beeinflussen.

6.2. Aufsuchen und Bewerten potentieller Alternativflächen

Es ist den Autoren nicht bekannt, in welchem Maße bereits nach alternativen Standorten für ein Betriebsbaugelände gesucht wurde. Im Zuge eines Umwidmungsverfahrens hat eine derartige Suche ohnehin zu erfolgen.

Alternative Flächen wurden auch in der Diskussion immer wieder vorgebracht, darunter befanden sich u.a. Teile des Welser Messegeländes, ein Areal nördlich der Autobahn bei Puchberg/Stadlhof und das (nur in Kombination mit Teilen des Flugplatzes ausreichend große) Panzerübungsgelände des Bundesheeres.

6.3. Potentielle Wertschöpfung und Beschäftigung bestimmen

Das Hauptargument der Stadt Wels für eine Bebauung des Areals ist, wie geschildert, die Schaffung von Arbeitsplätzen. Da bereits Betriebe vorhanden sind, die am Areal interessiert sind, kann mit relativ großer Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die – im Falle einer entsprechenden Widmung – angebotenen Flächen auch intensiv genutzt werden. Doch auch hier ist Vorsicht/Weitsicht hinsichtlich konjunktureller Entwicklungen geboten.

Wie groß die Beschäftigungs- und auch Wertschöpfungseffekte im Falle einer Ansiedlung von Betrieben tatsächlich

sind, kann mit Hilfe standardisierter Methoden (Wertschöpfungs- und Beschäftigungsrechnung) ermittelt werden.

Nicht vergessen werden darf, dass nach einer Bebauung auch gewisse Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte verloren gehen könnten. Auch jetzt wird auf dem Areal bereits viel geschaffen, man denke an die erwähnten Konzerne, Flugschauen etc., deren Umwegrentabilität nicht unterschätzt werden soll.

6.4. Bewertung der Auswirkungen auf den Gemeindehaushalt

Unmittelbar von den geschaffenen Arbeitsplätzen abhängig ist auch die Kommunalsteuer, wie dargelegt, eine der wichtigsten Einnahmequellen der Stadt. Auch deren Höhe sollte vorab mittels standardisierter Methoden abgeschätzt werden, um eine Interessensabwägung durchführen zu können.

6.5. Lärm – Ein ruhiges Wohngebiet – Internalisierung externer Effekte

Einen möglicherweise besonders bedeutsamen Punkt stellt die potentielle Lärmentwicklung dar. Besonders bedeutsam deswegen, weil von ihr die Zustimmung/Ablehnung der vielen Anrainer (und folglich potentieller Wähler) rund um das Areal abhängen könnte.

Wie bereits dargestellt, ist nicht gesichert, ob der zukünftige Flugverkehr oder der Lärm, der bei der Abwicklung der Produktion und Zulieferung etc. der Betriebe entsteht, schädlicher für die Bevölkerung ist. Der Lärm ist die am stärksten von der umliegenden Bevölkerung wahrgenommene Umweltbelastung.

Was die ökonomische Bewertung von Lärmemissionen angeht, gibt es umfangreiche Studien und Projekte, insbesondere den Flugverkehr betreffend. Auch die Internalisierung des Fluglärms betreffend gibt es bereits praktische Beispiele wie etwa auf dem Flughafen Wien.

6.6. Bewertung des ökologischen Nutzens des Naturschutzgebiets

Die Argumentation der Weißen Mäwe und der Naturschutzvereinigungen kann ebenfalls mit Instrumenten der Ökonomie beurteilt werden. Was Ökosystemleistungen und der Erhalt seltener Arten Wert sind, sind typische Fragen der Umweltökonomie.

6.7. Findung eines geeigneten Mediationsverfahrens

Eine verfahrenre Situation ohne ausreichende Kommunikation, wie sie sich momentan darstellt, hätte mit dem Einsatz von ausgebildeten Mediatoren möglicherweise verhindert werden können. Doch auch jetzt scheint ein Einsatz noch nicht zu spät zu sein. Grundvoraussetzung für eine Verhandlungslösung ist eine grundsätzliche Gesprächsbereitschaft, die – derzeit – nicht bei allen Teilnehmer und Betroffenen vorhanden zu sein scheint.

11 Vgl. Zock (2008), S. 45

Quellenverzeichnis

- Aviator.at Verlag (2011), www.aviator.at/airport_main.html (Dezember 2011).
- Bezirksrundschau Wels (2010), Koits: Lösung für Flugplatz bis März 2011, www.meinbezirk.at (Dezember 2011).
- Kutzenberger, H. (1996), Die Welser Heide – Eine alte Kulturlandschaft in Dynamik – Überlegungen zum Regionalen Raumordnungsprogramm, in: Institut für Volkskultur, Oberösterreichische Heimatblätter, 50.Jahrgang, Heft 1, www.ooegeschichte.at, S. 3-27.
- Lichtenberger, Moser, Freundinnen und Freunde (2004), Parlamentarische Anfrage betreffend Fluglärm durch den Flugplatz Wels, www.parlament.gv.at (Dezember 2011).
- Naturschutzbund Oberösterreich (2011), Offener Brief an Herrn Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer – Ausweisung des Naturschutzgebietes Flugplatz Wels: Verantwortung für einmalige Naturräume übernehmen statt faule Kompromisse schließen, www.naturschutzbund-ooe.at (Dezember 2011).
- OÖN (2011), Oberösterreichische Nachrichten, Flugplatz Wels – ein ewiges Streitobjekt, www.nachrichten.at/oberoesterreich/wels/art67,483200 (Dezember 2011).
- Track, H. (2010), Vom Exerzierplatz zum Öffentlichen Zivillflugplatz, in: Cumulus, Heft 1/2, 2010, www.wmw.at/presse/cumulus, S. 7-35 (Dezember 2011).
- WMW Presseartikel (2011), Fliegerclub Weiße Möwe Wels, www.wmw.at/presseartikel (Dezember 2011).
- Zock, A. (2008), Aktuelle Trends und Entwicklungen im europäischen Luftverkehr, www.akl.tu-darmstadt.de (Dezember 2011).