

30.10.2018

## Antwort

der Landesregierung  
auf die Kleine Anfrage 1557 vom 5. Oktober 2018  
des Abgeordneten Norwich Rüsse BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/3829

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

#### ***Vorbemerkung der Kleinen Anfrage***

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):

Datum des Originals: 30.10.2018/Ausgegeben: 05.11.2018

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

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.

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 Flughafennutzung 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 Bäumer:

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.

**Der Minister für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie** hat die Kleine Anfrage 1557 mit Schreiben vom 29. Oktober 2018 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit der Ministerin für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung beantwortet.

### ***Vorbemerkung der Landesregierung***

Nach Ziel 8.1-6 Satz 1 des Landesentwicklungsplans (LEP) ist der Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) ein landesbedeutsamer Flughafen. Nach Satz 2 des Ziels sind die landesbedeutsamen Flughäfen einschließlich der Flächen für die Flughafeninfrastruktur sowie für flughafenaffines Gewerbe bedarfsgerecht zu entwickeln. Dem entspricht der Regionalplan Münsterland, indem er neben einer zeichnerischen Festlegung des FMO auch unmittelbar am Flughafen einen zweckgebundenen Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen festlegt (Airportpark) und für diesen textlich in Ziel 19.1 eine Zweckbindung vorsieht. Nach Ziel 19.1 (2.) des Regionalplans sind innerhalb des Airportparks nur Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe zulässig, die u. a. auf eine unmittelbare räumliche Nähe zum Flughafen für ihre Leistungs- bzw. Produktionserbringung angewiesen sind. Diese Zweckbindung ist vergleichbar mit der Erläuterung zum LEP-Ziel 8.1-6, wonach sich die Gewerbeentwicklung an

den Flughäfen auf flughafenaffines Gewerbe konzentrieren soll, d. h. auf die Ansiedlung von Unternehmen, die einen direkten Bezug zum Flugverkehr benötigen.

Sowohl LEP als auch Regionalplan Münsterland legen jedoch weder fest noch lässt sich aus ihnen ableiten, dass im Airportpark nur solche Anlagen zulässig sein sollen, für deren Betrieb die Nähe zum Flughafen bzw. der Bezug zum Flugverkehr unentbehrlich ist oder deren Betrieb in einem unzertrennbaren Zusammenhang mit dem Flughafen selbst steht.

- 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)?**

Die Fragen 1 und 2 werden zusammen beantwortet. Dazu wird auch auf die Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 385 (LT-Drs. 17/1244) verwiesen.

Die bisherigen Bauleitplanungen der Stadt Greven und die Unternehmensansiedlungen im Airportpark sind im Einvernehmen mit der zuständigen Regionalplanungsbehörde Münster erfolgt. Nach Auffassung der Regionalplanungsbehörde Münster entsprechen sowohl die Bauleitplanungen der Stadt Greven als auch die bisher erfolgten Unternehmensansiedlungen dem Ziel 19.1 (2.) des Regionalplans Münsterland. Die Konformität für die einzelnen Ansiedlungen wurde – je nach Einzelfall – u. a. mit bestehenden Lieferketten, unternehmensinternen Betriebsabläufen, der Möglichkeit zum Warentransport und der -beschaffung per Luftfracht, der Erreichbarkeit für Kunden sowie der Produktdistribution begründet.

Die Landesregierung kann die Bewertung der Regionalplanungsbehörde Münster nachvollziehen und sieht darin keine Nichtbeachtung von Zielen der Raumordnung. Daher sieht sie keinen Handlungsbedarf.