Stand: 16.12.2025 01:59:30

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/10767

"Luftverkehrskonzept für Bayern"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/10767 vom 07.04.2016
2. Beschluss des Plenums 17/10846 vom 07.04.2016
3. Plenarprotokoll Nr. 69 vom 07.04.2016

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 07.04.2016 **Drucksache** 17/**10767**

Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Dr. Christian Magerl, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Katharina Schulze, Gisela Sengl** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Luftverkehrskonzept für Bayern

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, ein Luftverkehrskonzept für Bayern zu erstellen mit den Zielen:

a) vorhandene Kapazitäten besser zu nutzen,

b) Fehlinvestitionen zu vermeiden,

c) Subventionen zu streichen,

d) den Lärmschutz zu verbessern,

e) wirksamen Klimaschutz zu realisieren.

Dieses Konzept ist auf Grundlage folgender Voraussetzungen zu erarbeiten:

– Eine dritte Start- und Landebahn am Flughafen München wird nicht gebaut.

– Der Flughafen München soll in seinem Einzugsbereich die interkontinentale Luftverkehrsanbindung und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherstellen.

– Der Flughafen Nürnberg soll die Luftverkehrsanbindung Nordbayerns sicherstellen, soweit diese nicht durch den Flughafen Frankfurt gedeckt wird.

– Die Staatsregierung setzt sich aus Gründen des Klimaschutzes für eine Besteuerung des Kerosins ein.

– Der Freistaat Bayern bzw. die Flughafengesellschaften München und Nürnberg gewähren Regionalflughäfen und Fluggesellschaften keine Zuschüsse.

– Investitionen zum Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur an Regionalflughäfen werden seitens des Freistaates Bayern nicht mehr gefördert.

– Die Einzugsbereiche von außerbayerischen Flughäfen wie z.B. Frankfurt und Zürich sind zu berücksichtigen.

– Die Flughafen München GmbH (FMG) und die Flughafen Nürnberg GmbH werden zu einer Flughafen Bayern GmbH zusammengefasst. Gesellschafter sind der Freistaat Bayern und der Bund sowie die Städte München und Nürnberg entsprechend ihrer bisherigen Anteile bezogen auf die Gesamt-GmbH.

Begründung:

Die FMG hält trotz fehlenden Bedarfs am geplanten Bau der dritten Start- und Landebahn fest. Das bisherige Maximum an Flugbewegungen wurde im Jahr 2008 mit 432.000 erreicht. 2014 wurden nur noch rund 377.000 Flugbewegungen abgewickelt. Damit wurden im Jahr 2014 weniger Starts und Landungen verzeichnet als im Jahr 2004 und sogar 55.000 Flugbewegungen weniger als im Rekordjahr 2008. 2015 gab es ein marginales Wachstum von knapp 0.9 Prozent auf knapp 380.000 Bewegungen. Im 1. Quartal 2016 stieg die Zahl der Flugbewegungen (bereinigt um den Schalttag) um 0,16 Prozent. Die Rückgänge am Flughafen Nürnberg waren teilweise noch dramatischer: Von 81.082 Bewegungen im Jahr 2007 ging es auf 60.000 Bewegungen im Jahr 2015 zurück. Beide Flughäfen an denen der Freistaat Bayern mit 51 Prozent (München) bzw. 50 Prozent (Nürnberg) beteiligt ist, sollten zukünftig im Rahmen eines Luftverkehrskonzeptes Bayern zusammen arbeiten. Die Erstellung eines schlüssigen Luftverkehrskonzepts für Bayern ist überfällig.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 07.04.2016 **Drucksache** 17/**10846**

Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Dr. Christian Magerl, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Katharina Schulze, Gisela Sengl** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Drs. 17/**10767**

Luftverkehrskonzept für Bayern

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Dritter Vizepräsident Peter Meyer
Abg. Thorsten Glauber
Abg. Dr. Christian Magerl
Abg. Dr. Otmar Bernhard
Abg. Bernhard Roos
Abg. Klaus Holetschek
Abg. Thomas Gehring
Abg. Bernhard Pohl

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Ebenfalls zur gemeinsamen Beratung rufe ich auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)
Kooperation der Flughäfen München, Nürnberg und Memmingen (Drs. 17/10747)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Dr. Christian Magerl u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Luftverkehrskonzept für Bayern (Drs. 17/10767)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache.

(Unruhe)

Vielleicht möchte auch die Regierungsbank der Debatte folgen. Ich eröffne die Aussprache. Erster Redner ist Kollege Glauber. Bitte schön.

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Herr Präsident, verehrtes Präsidium, Kolleginnen und Kollegen! Die nächsten beiden Tagesordnungspunkte beschäftigen sich mit Flugverkehr und den Flughäfen in Bayern. Wir sind – das haben wir auch im Gespräch mit dem Bayerischen Ministerpräsidenten über den Bau der dritten Startbahn am Flughafen München klar zum Ausdruck gebracht – an einem Konzept interessiert, nach dem die Flughäfen in Memmingen, Nürnberg und München zusammenarbeiten sollen. Hierzu soll die Staatsregierung ein Modell entwickeln.

Der Bayerische Ministerpräsident betont immer wieder, dass er eine Koalition mit den bayerischen Bürgern führt. Wer eine Koalition mit den bayerischen Bürgern führt, muss eines akzeptieren: Die bayerischen Bürger haben in München gesprochen und sich ganz klar gegen eine dritte Startbahn entschieden.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Sie können diese Umfrage gerne auf Oberbayern ausweiten. Wenn Sie glauben, Sie müssen hier im Landtag entscheiden. Weiten Sie diese Umfrage auf Oberbayern aus, Sie bekommen die gleiche Antwort.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Ganz Bayern!)

– Weiten Sie die Umfrage auf ganz Bayern aus, Sie bekommen auch da das gleiche Ergebnis. Die CSU-Landtagsfraktion sollte endlich akzeptieren, dass die dritte Startbahn nicht notwendig ist, sondern dass ganz andere Projekte notwendig wären.

Wir haben am Flughafen in München seit 2008 gegenüber 430.000 Starts und Landungen in der Spitze jetzt nur noch 380.000. Spannend daran ist, dass nach einem vom Flughafen selbst in Auftrag gegebenen Konzept bis zu 480.000 Starts und Landungen prognostiziert werden. Momentan besteht also noch Luft für 100.000 Starts und Landungen. Gleichzeitig trägt der Freistaat in Nürnberg die steuerlichen Verluste, statt konzeptionell voranzugehen. Momentan finden in Memmingen Gespräche darüber statt, inwieweit der Freistaat sich am Flughafen beteiligt und dadurch die Region Schwaben gestärkt werden kann.

Genau das ist der richtige Ansatzpunkt, und deshalb fordern wir, die Fraktion der FREIEN WÄHLER, dass die Staatsregierung dem Hohen Haus einen Vorschlag unterbreitet, inwieweit es möglich ist, dass die drei bayerischen Flughäfen, die für jede Region sehr wichtig sind, zusammenarbeiten. Wir wollen keine Region schwächen. Wir wollen die Regionen stärken, wir wollen die Synergien nutzen. Wir wollen eine Zusammenarbeit. Das, glaube ich, ist der richtige Weg. Für jede Region ist eine Flughafenanbindung ein Wirtschaftsfaktor. Die Notwendigkeit, in München eine dritte Startbahn zu bauen, ist, wie gesagt, nicht gegeben.

Liebe Kolleginnen und Kollegen der CSU, Ihr eigener Umweltarbeitskreis, Ihr CSU-Bundestagsabgeordneter Göppel, hat empfohlen, die CSU-Landtagsfraktion solle sich

mit der Frage beschäftigen, inwieweit eine Kooperation der drei Flughäfen für Bayern der richtige Ansatz ist. Er hat unseren Vorschlag aufgegriffen und versucht, Sie, die CSU-Fraktion, davon zu überzeugen, dass eine Zusammenarbeit der drei Flughäfen der richtige Weg ist.

Unser Antrag ist genau das richtige Mittel, um endlich einmal zu erfahren, was richtig ist. Bevor man über viele Köpfe hinweg über eine Investition in Höhe von 2 Milliarden Euro, über Steuergeld, das Sie ordentlich zu verwalten haben, entscheidet, müssen wir alle Synergien nutzen und eine zukunftsgerichtete Entscheidung über eine Zusammenarbeit treffen. Erst dann können wir darüber entscheiden, ob eine dritte Startbahn notwendig ist. Sie werden sehen, wenn dieses Konzept erstellt ist, werden Sie keine dritte Startbahn mehr bauen wollen. Entwickeln Sie deshalb dieses Konzept, und halten Sie den Landtag nicht länger hin. Dieses Konzept sind Sie dem Landtag schuldig.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Danke schön, Herr Kollege Glauber. – Für die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN hat jetzt Kollege Dr. Magerl das Wort. Bitte sehr.

Dr. Christian Magerl (GRÜNE): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Wir fordern in unserem Antrag die Erstellung eines Luftverkehrskonzeptes für Bayern. Ich bin etwas erstaunt, dass zwar der Aufsichtsratsvorsitzende der beiden Flughäfen anwesend ist, das Verkehrsressort aber, das für die Erstellung von Verkehrskonzepten zuständig ist, auch für den Luftverkehr, mit Abwesenheit glänzt.

(Zuruf des Staatsministers Dr. Markus Söder)

– Ihre Anwesenheit in allen Ehren, Herr Staatsminister Söder, aber für Luftverkehrskonzepte ist nun einmal das Ministerium des Inneren, für Bau und Verkehr zuständig. Ich muss deshalb monieren, dass das zuständige Ministerium bei einer so wesentlichen Diskussion durch Abwesenheit glänzt.

(Beifall bei den GRÜNEN, der SPD und den FREIEN WÄHLERN)

Wir fordern in dem Antrag ein Luftverkehrskonzept, damit in Bayern die Zusammenarbeit der großen Flughäfen, insbesondere der Flughäfen Nürnberg und München, die international operieren, verbessert wird. Wir wollen, dass vorhandene Kapazitäten besser genutzt, Fehlinvestitionen vermieden und Subventionen gestrichen werden, was mir ein großes Anliegen im Verkehrsbereich ist. Darüber hinaus wollen wir den Lärmschutz insgesamt verbessern. Auch der Klimaschutz soll realisiert und deutlich verbessert werden. Das liegt uns außerordentlich am Herzen.

Wir wollen – und das sagen wir klar und deutlich – keine dritte Start- und Landebahn am Flughafen München. Dafür besteht kein Bedarf, das möchte ich hier in aller Deutlichkeit sagen. Im letzten Jahr gab es bei den Flugbewegungen in München ein minimales Wachstum von 0,9%. In Nürnberg – und dort mussten wir stützend eingreifen – ging die Zahl der Flugbewegungen noch weiter zurück, auf mittlerweile nur noch 60.000. Der Flughafen München hat seit seinem Maximum im Jahr 2008 über 50.000 Flugbewegungen verloren. Das ist ein Faktum, das auch Sie von der CSU und von der Staatsregierung zur Kenntnis nehmen müssen, soweit von der Staatsregierung jemand anwesend ist. Daraus geht ganz klar und deutlich hervor, dass wir keine dritte Startbahn brauchen, jetzt nicht und auch nicht in Zukunft.

(Beifall bei den GRÜNEN und den FREIEN WÄHLERN)

Die Negativentwicklung in Nürnberg hat sich auch im ersten Quartal 2016 bei der Zahl der Flugbewegungen fortgesetzt. Sie können die Stirn runzeln, Herr Staatsminister, aber ich habe hier die Übersichtsliste der Deutschen Flugsicherung vorliegen. Sie weisen für Nürnberg für das erste Quartal 2016 bei den Flugbewegungen ein Minus von 2,6 % aus, und da ist das Schaltjahr noch nicht einmal herausgerechnet. Sie können diese Angaben der Deutschen Flugsicherung jederzeit im Internet nachlesen. Das steht auf Seite 5 des Berichts für den Monat März.

In München haben wir ein Plus von 1,1 %. Rechnet man das Schaltjahr heraus, um zu vergleichbaren Ergebnissen zu kommen, dann kommt man im ersten Quartal auf exakt 0 %. Das sind die Fakten für das erste Quartal 2016. Zwar gibt es Ankündigungen, dass die Zahl nach oben gehen soll – das jedenfalls behauptet die Flughafengesellschaft –, ich vermag das im Moment aber nicht zu sehen.

Dass wir ein solches Verkehrskonzept brauchen, hat auch noch einen anderen Grund. Derzeit gibt es neue Entwicklungen am Flughafen München, bei denen ich mich frage, ob die Flughafengesellschaft noch zu ihrem alten Konzept steht, nämlich dem Drehkreuzkonzept. Gestern war ich bei der Sitzung der Fluglärmkommission am Flughafen. Dort hat auch die Flughafen München GmbH die Zahlen vorgetragen, die ich zum Teil genannt habe. Der Vertreter der FMG hat dann ganz stolz gesagt: Erstmals haben wir 2015 ein höheres Originäraufkommen, und zwar eine Million mehr, als der Flughafen Frankfurt. – Wenn ich mir die Zahlen anschaue und sie mit den Prognosen von Intraplan vergleiche, was die Drehkreuz- und Umsteigeverkehre anbelangt, dann stelle ich fest: 2011 hatten wir 40 % Umsteiger, 2012 39 %, 2014 37 % und 2015 36 %. Das heißt, es geht deutlich stärker in die Richtung von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen, also hin zu einer Entwicklung, die wir längst vorhergesagt haben.

(Klaus Holetschek (CSU): Das ist doch aber ein Argument für die dritte Startbahn! – Unruhe bei der CSU)

– Nein, eben nicht! Lesen Sie doch bitte den Planfeststellungsbeschluss und vor allem die 40 Leitz-Ordner mit den Planfeststellungsunterlagen; dann werden Sie sehen: Hauptargument für eine dritte Startbahn waren die Stärkung und der weitere Ausbau des Drehkreuzes. Grundlage ist, dass Intraplan gesagt hat: 2020 haben wir 44 % und 2025 haben wir 47 % Umsteiger, deshalb brauchen wir die dritte Start- und Landebahn. – Nun aber versuchen Sie, das in die andere Richtung zu drehen. Da wird kein Schuh daraus, Herr Kollege.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Es gibt auch entsprechende Äußerungen, beispielsweise von Herrn Kerkloh, der in der "Frankfurter Allgemeinen Zeitung" vom 03. April 2016 gesagt hat, die Zahl der Punkt-zu-Punkt-Verbindungen sei in München gestiegen, und damit fielen die Zubringerverkehre weg; deshalb würden die entsprechenden Landerechte, die Slots, frei. Es gibt noch weitere Äußerungen, die uns zu denken geben sollten, und deshalb müssen wir uns über ein Luftverkehrskonzept unterhalten, und zwar wirklich dringend. Der Chef der Ryanair Michael O'Leary hat – ich glaube – in der aktuellen Ausgabe des "Manager Magazins" im April auf Seite 78 gesagt, er glaube ohnehin, dass sich die Lufthansa irgendwann auf Frankfurt konzentrieren wird; denn die werde nicht zwei große Drehkreuze in Deutschland verteidigen können. – Diesen Fragestellungen müssen wir uns stellen.

(Staatsminister Dr. Markus Söder: Wenn du so weitermachst, ja!)

Dazu brauchen wir ein Luftverkehrskonzept, um eine Kooperation insbesondere der Flughäfen Nürnberg und München voranzubringen. Nürnberg hat einen guten Einzugsbereich und könnte gut gestärkt werden. Sie sollten alle dem Rat des von mir sehr geschätzten Bundestagskollegen der CSU Josef Göppel und seinem Arbeitskreis für Umwelt folgen. Herr Göppel hat nämlich genau diese Kooperation vorgeschlagen und damit eine Stärkung des Standortes Nürnberg und des Flughafens Nürnberg in Kooperation mit dem Flughafen München. Beide Flughäfen gehören zur Hälfte dem Freistaat Bayern. Da könnten wir zu einer guten Kooperation kommen.

Memmingen ist – und das sage ich Ihnen ganz klar – etwas anderes. Deshalb werden wir uns bei dem Antrag der FREIEN WÄHLER auch der Stimme enthalten. Der Antrag geht zwar in vielen Bereichen in die richtige Richtung, aber Memmingen ist für mich ein Regionalflughafen. Zu den Regionalflughäfen haben wir immer gesagt – Herr Kollege Erwin Huber weiß das –, dass das im Prinzip Totgeburten sind. Das sind Sachen, die wir nicht unterstützen wollen, deshalb der Spiegelstrich zu diesem Punkt: Wir wollen keine Subventionen haben. Wenn die Untersuchungen des Luftverkehrskonzepts sagen, es gibt möglicherweise ein Konzept dafür, dann müssen wir uns damit aus-

einandersetzen. Wir sagen aber klar und deutlich: Wir haben zwei internationale Flughäfen, nämlich München und Nürnberg, und die sollten unter einem Dach miteinander kooperieren, zum Wohle Bayerns. Ich bitte um Zustimmung zu unserem Antrag.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Danke schön, Herr Kollege Dr. Magerl. – Jetzt hat Herr Kollege Dr. Bernhard für die CSU das Wort. Bitte sehr.

Dr. Otmar Bernhard (CSU): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Das Ziel beider Anträge ist zum einen ein Kooperationsmodell und zum anderen ein Luftverkehrskonzept. Das ist grundsätzlich nicht falsch, aber ich glaube, Sie verbinden das mit völlig falschen Erwartungen. Sie verbinden das nämlich mit der Erwartung, dass es Luftverkehrsverlagerungen gibt. Das steht dahinter, wenn Sie sagen, Memmingen soll gestärkt werden und so weiter.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Soweit möglich, warum nicht?)

Das ist aber eine Illusion. Das Hub-Konzept, Herr Kollege, ist nämlich nicht aufgegeben, auch wenn Sie das hier suggerieren wollen. Im Übrigen braucht auch der Originärverkehr eine Start- und Landebahn. Wie soll das denn sonst funktionieren? – Das spricht also überhaupt nicht dagegen.

(Dr. Christian Magerl (GRÜNE): Das geht von anderen Zahlen aus!)

Warum ist diese Erwartung falsch? Warum kann der Hub-Verkehr nicht verlagert werden?Das wissen Sie doch auch. Da geht's um Umsteigezeiten, da geht's um Reisezeiten, da geht's um Kosten etc. Wollen Sie einem Fluggast, der zuerst nach München geflogen ist, zumuten, dass er dann mit dem Taxi nach Memmingen oder nach Nürnberg fährt, um von dort weiterzufliegen? – Diese Vorstellung ist völlig unrealistisch; denn dann bilden andere Luftverkehrswege, mit denen keine solche Komplizierung des Verkehrs verbunden ist. Im Übrigen bieten nicht die Flughäfen, sondern die Fluggesellschaften die Verbindungen an. Wenn die Fluggesellschaften einen solchen Ver-

kehr nicht anbieten, dann findet er nicht statt. Ein solches Angebot werden die Fluggesellschaften auch nicht machen, weil das unwirtschaftlich ist und weil es dafür keine Nachfrage gibt. Im Übrigen ist das, was da von Ihnen propagiert wird, auch für den Cargo-Verkehr höchst problematisch. Das würde nur den Lkw-Verkehr befördern. Das ist ganz klar.

Wenn man diesen Hub-Verkehr gefährden würde – das haben wir hier ja schon oft diskutiert, das müssen wir nicht immer wieder tun –, hätte das massive nachteilige Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort. Dann fallen natürlich Verbindungen vom Flughafen zu den Wirtschaftszentren und umgekehrt weg. Wenn diese Hub-Funktion gefährdet wird, dann werden auch europäische Verbindungen wegfallen, weil der Zubringerverkehr nicht mehr oder nicht mehr in dem Umfang stattfindet.

Es ist auch merkwürdig, wenn Sie jetzt sagen, die Lufthansa geht nach Frankfurt. Wir haben zurzeit die ORH-Debatte laufen; sie kommt heute auch noch im Plenum. Es ist merkwürdig, dass kritisiert wird, dass sich die Lufthansa langfristig mit dem zweiten Terminal und dem Satellitengebäude an diesen Standort gebunden hat. Sie sollten solche Dinge nicht in den Raum stellen, wenn wirklich nichts dahinter ist.

Was die FREIEN WÄHLER mit der "organisatorischen Verschmelzung" meinen, ist nicht ganz klar. Vielleicht müsste erklärt werden, ob hier die Gründung einer AG oder einer Holding vorgesehen ist oder was Sie damit eigentlich meinen. Soll diese Verschmelzung dazu dienen, dass die Flughafen München GmbH – FMG – die Verluste von Nürnberg und Memmingen übernimmt? – Dazu haben Sie überhaupt nichts gesagt, obwohl das auch in Ihrem Antrag enthalten ist.

Die Staatsregierung unterstützt die Flughäfen in Memmingen und Nürnberg nachhaltig. Bezüglich der Unterstützung dieser beiden Flughäfen gibt es überhaupt kein Defizit. Der Kollege Holetschek wird zum Flughafen in Memmingen noch extra etwas sagen. Der Freistaat ist aber auch am Flughafen Nürnberg beteiligt; so steht dem Freistaat Bayern der Vorsitz im Aufsichtsrat zu und Ähnliches. Da kann man nicht so tun,

als würde bisher vonseiten des Freistaates nicht versucht, das, was an Kooperation im Einzelfall notwendig und möglich ist, zu prüfen. Dafür stehen wir auch; ich bin voll dafür. Aber die Hub-Funktion darf nicht gefährdet werden; denn damit würden das Modell des Flughafens und auch der Wirtschaftsstandort massiv gefährdet.

Beide Dringlichkeitsanträge enthalten das Ansinnen, wir sollen auf die dritte Startbahn verzichten. Sie wissen auch, dass wir dieses Thema demnächst diskutieren werden. Unser Fraktionsvorsitzender geht nach Attaching. Für uns ist diese Forderung völlig unakzeptabel, bevor wir über diese Dinge diskutiert haben.

(Das Handy des Redners klingelt.)

– Also, irgendwie ist das schwierig.

(Volkmar Halbleib (SPD): Das Handy ans Rednerpult mitzunehmen, ist immer schwierig! – Allgemeine Heiterkeit)

Im Moment wollen und können wir das nicht entscheiden. Wir wollen das Ob und die Frage der Zeitschiene vielmehr ernsthaft diskutieren.

Auf das Thema Flugbewegungen will ich jetzt nicht noch einmal eingehen. Darüber haben wir schon des Öfteren gesprochen. Die Lufthansa kann die Sitzabstände natürlich noch weiter verringern, sodass man selbst mit einem guten Body-Mass-Index nicht mehr sitzen kann; das geht aber auch nur eine Zeitlang. Irgendwann wird dieses Konzept nicht mehr funktionieren, und man wird sich überlegen müssen, wie man dem steigenden Passagieraufkommen – und das ist der entscheidende Punkt; es steigt ständig weiter – Rechnung tragen kann. Das kann man auf Dauer nicht durch solche Maßnahmen tun, wie sie jetzt seitens der Fluggesellschaften ergriffen worden sind.

Auch Sie wissen: Das Problem sind die Slots. Natürlich gibt es zwischendurch Zeiten, in denen zusätzliche Starts und Landungen möglich sind. Aber das Problem sind die Hauptverkehrszeiten. Da fehlt es jetzt schon an Slots. Ich will Ihnen bloß einmal sagen, wie viele das sind: Im Sommerflugplan der Transavia fehlen 900, in dem der

Lufthansa 850, bei dem der British Midland 600. – Das zeigt, dass der Flughafen seine Grenzen für einen vernünftigen Verkehrsbetrieb erreicht hat. Das müssen Sie sich einmal überlegen. Die theoretische Diskussion über die Flugbewegungen nützt gar nichts, wenn das praktische, notwendige und wünschenswerte Verkehrsbedürfnis, das es gibt, offensichtlich nicht bedient werden kann. Die Zahl der Flugbewegungen steigt, wie Sie wissen.

Zum Einfluss von Städten und Kommunen, den Sie in Ihrem Dringlichkeitsantrag erwähnen, haben Sie nichts gesagt. Ich weiß nicht, was wir uns unter der Forderung in Ihrem Dringlichkeitsantrag vorstellen sollen. Das ist in den rechtlichen Regelungen, im Konsortialvertrag enthalten, wobei es für die Landeshauptstadt München aus dem Konsortialvertrag nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten gibt. Der Ministerpräsident hat nun wirklich jede Menge – Sie haben die Bürgernähe angesprochen – solcher Gespräche geführt. Man kann doch nicht behaupten, die CSU versuche nicht, diese Dinge hier wirklich und umfassend zu besprechen.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Der Ministerpräsident ist nicht gleich CSU; das ist ein Widerspruch!)

– Der Fraktionsvorsitzende geht auch hin. Ich war selber schon dabei. Wir haben doch mit Bürgerinitiativen da draußen geredet. Was Sie behaupten, stimmt einfach nicht. Wir haben einen umfangreichen Dialog geführt – wir, der Ministerpräsident, die Staatsregierung. Insofern ist auch dieser Vorwurf wirklich nicht valide.

In Ihren Anträgen ist die Forderung enthalten, dass die dritte Startbahn nicht gebaut werden soll. Aus unserer Sicht ist Ihre Vorstellung von der Kooperation durch Verlegung von Verkehren auf andere Flughäfen völlig falsch; wir teilen sie nicht. Ihre Vorstellungen, was diese organisatorische Verschmelzung betrifft, sind völlig unklar. Wir unterstützen die Aussage, dass Nürnberg und München wichtige Funktionen haben, was die jeweiligen Regionalverkehre und was die Anbindung dieser Flughäfen an

Hubs und Flugverkehrszentren betrifft; das sagen auch die GRÜNEN. Diese Auffassung teilen wir.

Was die Zuschüsse betrifft, gibt es eine Beihilfekontrolle; das wissen Sie auch. Insofern sehen wir keinen Handlungsbedarf bei der Streichung von Zuschüssen. Allerdings sind Ihre Aussagen nicht ganz verständlich, weil die Zuschüsse auf Beteiligungen beruhen – am Flughafen Nürnberg wie auch hier.

Also: Wir sind dafür, nach weiteren Kooperationsmöglichkeiten zu suchen, vielleicht auch nach strukturellen Veränderungen, wie den beiden anderen Flughäfen verstärkt Rechnung getragen werden kann. Das kann aber nicht auf Kosten des Flughafens Münchens und des Hub-Systems gehen. Das wäre genau der falsche Weg.

(Beifall bei der CSU)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Einen kleinen Moment bitte. Wir haben noch eine Zwischenbemerkung des Kollegen Glauber. Bitte sehr.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Werter Herr Kollege Bernhard! Ich möchte verhindern, dass es am Ende zur Legendenbildung kommt. Ganz klar ist, und das steht auch nicht in dem Dringlichkeitsantrag: Wir wollten nie, dass die FMG, die Flughafen München GmbH, für Verluste irgendeines anderen Flughafens oder für weitere Kosten aufkommen muss.Das ist ganz klar, und das habe ich auch in meiner Rede gesagt. Heute gleicht der Freistaat Bayern die Verluste Nürnbergs aus und steigt in der Kooperation mit Memmingen mit ein. Es muss doch das Ziel in einem solchen Kooperationsmodell, das wir von der Staatsregierung einfordern, sein: Am Ende müssen die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler befreit sein. Wir verlangen Ihnen den Vorschlag ab, dass die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler keine Kosten mehr zu tragen haben. Da geht es nicht allein um den Flughafen München. Ob als Gesellschaftsform eine GmbH oder AG gewählt wird, muss geprüft werden. Sie behaupten, das sei alles nicht möglich. Es ist aber prüffähig und möglich. Wenn Sie sich davor scheuen, Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern Geld zu sparen, dann verstehe ich Sie nicht. Die Möglich-

keiten wären über eine Kooperation vorhanden, und Sie würden damit die Regionen stärken. Bitte, machen Sie Ihre Arbeit und versuchen Sie nicht, hier am Rednerpult nur zu sagen, was alles nicht geht, bevor Sie das Arbeiten begonnen haben.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Dr. Otmar Bernhard (CSU): Ich habe mehrmals betont, dass wir in diesem Punkt völlig offen sind. Sie sollten aber einmal gute Vorschläge machen und nicht nur fordern, dass die Staatsregierung irgendwas erfinden soll.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Sie regieren doch!)

Es besteht eine Offenheit, und wenn es gute Vorschläge sind, macht sich die Staatsregierung immer Gedanken. Das ist doch völlig klar. Wir würden das tun, aber leider ist es bisher so, dass in Nürnberg massive Verluste auflaufen und es auch in Memmingen gewisse Probleme gibt. Dass wir das gerne anderweitig lösen würden als durch Zuschüsse des Freistaats Bayern, ist völlig klar.

Im Übrigen, weil Sie sagen, wir machen uns keine Gedanken: Es gab im Hause einmal eine Debatte über die Errichtung einer AG. Wir sind massiv dafür kritisiert worden, über so etwas überhaupt nachzudenken. Jetzt werfen Sie uns vor, wir würden uns keine Gedanken machen. Das passt nicht zusammen, Herr Kollege.

(Beifall bei der CSU)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Vielen Dank, Herr Kollege Dr. Bernhard. – Jetzt hat Herr Kollege Roos das Wort. – Habe ich etwas übersehen? Kollege Roos, bitte sehr.

Bernhard Roos (SPD): (Vom Redner nicht autorisiert) Ich bin nicht der Kollege Holetschek.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, wertes Präsidium! Die Sozialdemokraten auf europäischer Bühne, auf der Bundesbühne und natürlich auch in Bayern wollen ein Gesamtverkehrskonzept,

(Isabell Zacharias (SPD): Und Sozialdemokratinnen!)

– und die Sozialdemokratinnen – auf besonderen Wunsch meiner Kollegin Zacharias – wollen das auch. Es zeichnet insbesondere die Frauen aus, dass sie eine besonders vernünftige Politik planen und durchsetzen. Nur mit der Realisierung hapert es. Vielleicht kommt das davon, dass die Europäische Kommission noch keinen Vorschlag in dieser Richtung vorgelegt hat, der Bundesverkehrsminister Dobrindt ebenfalls mit Nichtstun glänzt und wir in Bayern das auch noch nicht haben. Die grundsätzliche Idee, zu kooperieren und ein koordinierendes Modell zu machen, teilen wir durchaus.

Auch ohne Politik kooperieren die drei genannten Flughäfen München, Nürnberg und Memmingen. Man macht beispielsweise einen gemeinsamen Einkauf, um dadurch bessere Konditionen zu erreichen. Natürlich gilt dies insbesondere zugunsten der Kleineren; das will ich ausdrücklich dazugesagt haben. Die Geschäftsmodelle werden partnerschaftlich begutachtet. Man ist nicht kannibalisierend unterwegs, sondern man arbeitet zusammen. Wenn gesellschaftsrechtlich etwas zu prüfen ist, um in Richtung einer größeren Einheit zu denken, dann kann man das tun. Das geht aber natürlich nicht über die Köpfe der jeweiligen Geschäftsführung hinweg.

Wir wollen aber keine Frontstellung Klein gegen Groß. Wir wollen nicht Nürnberg und Memmingen gegen München. Wir wollen aus München auch keine Kapazitäten abziehen. Die Sozialdemokraten wollen alle stärken, und deswegen werden wir uns bei der Abstimmung über den Antrag der FREIEN WÄHLER der Stimme enthalten müssen.

Interessant – der Kollege Magerl hat es sehr detailreich geschildert –: Im Jahr 2015 gab es mehr Direktpassagiere in München als in Frankfurt. Das ist eine Stärke unseres Flughafens, die wir tunlichst nicht gefährden sollten. Eine organisatorische Ver-

schmelzung, also die Zuhilfenahme einer Kandare, wäre durchaus kritisch zu hinterfragen.

Die SPD steht auch ausdrücklich zu einer Beteiligung des Freistaats an Memmingen. Es ist nicht zuletzt der Antrag unserer schwäbischen Kollegen unter Führung von Harald Güller gewesen, der eine Beteiligung des Freistaats Bayern fordert. Herr Staatsminister Söder, der gerade in einem intensiven Gespräch ist, hat auch signalisiert, er will – –

(Kerstin Schreyer-Stäblein (CSU): Mit der SPD!)

– Ja, mit der SPD. Vielleicht bahnt sich auch in Bayern eine Große Koalition an. Ich weiß nicht.

(Kerstin Schreyer-Stäblein (CSU): So weit wollen wir es nicht kommen lassen!)

Herr Söder, ich sage ausdrücklich ein Dankeschön. Die Kollegen in Memmingen haben erklärt, das Inaussichtstellen eines Antrags im Kabinett in Bezug auf eine Beteiligung über die Zuschüsse, die bisher im Umfang von 12 Millionen Euro geleistet worden sind, sei wunderbar. Das ist eine Bestätigung der Wirtschaftsakteure vor Ort. Das ist eine Bestätigung der Kommunalpolitik vor Ort in der Stadt und im Umland von Memmingen.

Wer meint, das gehe alles ohne Subventionen – das war die Intonierung bei den FREIEN WÄHLERN und den GRÜNEN –, der täuscht sich. Politik muss auf diesem Feld immer wieder flankieren. Noch größer ist die Täuschung, wenn man davon ausgeht, man könne den Wirtschaftstreibenden sagen: Du fährst jetzt da hin, und du fliegst dort hin, und du nimmst nicht die Destination München, wo du eigentlich hin willst, sondern du nimmst den Umweg über Nürnberg oder über Memmingen. Das wäre eine völlige Verkennung dessen, wie Wirtschaft und Logistik insgesamt funktionieren. Das betrifft sowohl die Fracht als auch die Passagiere. Ich nenne ein Beispiel: Auch ich bin nicht zufrieden, wenn ich als Passauer in Passau eine Garage haben will

und mir stattdessen in Vilshofen eine angeboten wird. Das bringt mich nicht unbedingt weiter. Das ist auch ökologisch nicht unbedingt das Beste. Memmingen steht für die Region, Nürnberg steht für die Metropolregion, und München steht natürlich für Gesamtbayern, Österreich, internationale Beziehungen und die Hub-Funktion, die der Kollege Bernhard schon genannt hat. Dass es dabei, egal, wo der Freistaat Bayern Geld investiert, der parlamentarischen Kontrolle bedarf, lenkt den Blick auf den nächsten Tagesordnungspunkt, zu dem unser Kollege Volkmar Halbleib sprechen wird.

Zusammengefasst: Wir enthalten uns bei der Abstimmung über den Antrag der FREIEN WÄHLER, und wir werden den Antrag der GRÜNEN ablehnen, obwohl der Vorschlag zur Kerosinbesteuerung absolut richtig ist. Da wäre ein bayerischer Alleingang nicht kräftig genug. Das müssen wir bundesweit, europäisch und am besten global hinbekommen.

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Vielen Dank, Herr Kollege Roos. – Jetzt erteile ich Herrn Kollegen Holetschek von der CSU das Wort. Bitte sehr.

Klaus Holetschek (CSU): (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Wir beschäftigen uns nun zum wiederholten Mal mit diesem Thema im Hohen Haus. Der Neuigkeitswert hält sich tatsächlich in Grenzen. Es wird Sie auch nicht verwundern, dass wir beide Anträge ablehnen werden, weil sie beide auf einen Punkt Bezug nehmen, der bei uns noch nicht entschieden, sondern in der Beratung ist, nämlich die dritte Start- und Landebahn. Ein vernünftiger Prozess ist eingeleitet worden. Der Ministerpräsident und die Fraktion wird zwischen den berechtigten Interessen von Bürgerinnen und Bürgern und dem sehr berechtigten Interesse der Wirtschaft unter Berücksichtigung der Arbeitsplätze in unserem Land eine Abwägung vornehmen.

Wer den Flughafen München betrachtet, der weiß, dass Franz Josef Strauß einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet hat, dass Bayern ein wirtschaftsstarkes Land ist und dass wir hier die Prosperität haben, die wir immer wieder hervorheben und auf die wir

auch angewiesen sind. Deswegen bin ich überzeugt, dass die Arbeitsplätze ein sehr starkes Argument sind und dass wir die Entscheidung in gewohnter Weise gemeinsam vernünftig treffen werden. Wir werden die Entscheidung heute nicht vorwegnehmen, wie Sie sich das vielleicht in Ihren Anträgen wünschen, sondern wir werden in Ruhe und ohne Druck eine vernünftige Entscheidung an die Bürgerinnen und Bürger herantragen.

Ich möchte ein paar Sätze zu Memmingen sagen und mich dazu erst einmal an die GRÜNEN wenden. Es ist schade, Herr Kollege Gehring und Herr Kollege Leiner, dass Sie als Allgäuer nicht das mit vertreten, was für unsere Region so wichtig ist. Sie wissen, dass dort ein Konversionsprojekt angeschoben und mit großer Leistung, die ihresgleichen sucht, von Unternehmern und aus der Privatwirtschaft zu einem Erfolg geführt worden ist. Ich glaube, es gibt nirgendwo ein so großes Engagement der Wirtschaft, wie es sich in Memmingen gezeigt hat.

Deswegen ist es auch berechtigt, dass der Freistaat den dritten Verkehrsflughafen unterstützt, wie er dies tut. Mein Dank gilt unserem Finanz- und Heimatminister Markus Söder. Zum einen soll ein erhöhter Zuschuss von 12,2 Millionen Euro vor allem in die Sicherheit des Flughafens und auch in die Zukunft investiert werden. Markus Söder stellt auch eine staatliche Beteiligung und vielleicht eine Befristung in Aussicht; das wird man noch sehen. Aber ich glaube, das, was Markus Söder auf dem Heimatempfang in Memmingen erklärt hat, ist eine klare und gute Perspektive für die Wirtschaftsregion Allgäu.

Herr Kollege Gehring und Herr Leiner, Sie haben gesehen, in welcher Solidarität sich die Allgäuer beim Bürgerbegehren an die Seite dieses wichtigen Infrastrukturprojekts gestellt haben. Es ist doch nicht selbstverständlich, dass die Landkreise und die kreisfreien Städte dort mitmachen. Es ist auch bei einem so großen Projekt nicht selbstverständlich, dass die Bürgerinnen und Bürger im Unterallgäu und in Memmingen signalisiert haben: Wir wollen diesen Flughafen. Daran sieht man, wie etwas gelingen kann, wenn man geschlossen agiert.

Auch der SPD-Oberbürgermeister von Memmingen hat einen Beitrag geleistet, die Genossinnen und Genossen im Unterallgäu leider nicht so. Sie waren nämlich dagegen. Die SPD war also nicht ganz geschlossen. Aber man sieht, wie man die Bürgerinnen und Bürger überzeugen und mitnehmen kann, wenn man gemeinsam sagt: Es ist wichtig für die Wirtschaft, es ist wichtig für die Arbeitsplätze, und es ist wichtig für eine Zukunftsregion. Wir können stolz sein, dass das Allgäu hier zusammenhält. Ich würde mir die gleiche Solidarität hier im Haus wünschen, wenn es um die Zukunft des Flughafens in Memmingen geht.

Ich bin überzeugt, dass sich ein Weg finden wird, dass alle drei – München, Nürnberg und auch Memmingen – in der Zukunft zusammenarbeiten und die Zusammenarbeit vielleicht auch noch ausbauen. Wenn ich mir – gestatten Sie mir diese Bemerkung zum Abschluss – die Diskussionen über den ORH-Bericht und die Stellungnahmen ansehe, habe ich im Moment das Gefühl, dass der Flughafen München ein Stück weit diskreditiert wird. Vielleicht sollte man erst einmal abwarten, bevor man wieder voreilig irgendwelche Schlussfolgerungen zieht.

Herr Kollege Magerl, noch einmal zu Ihnen: Wenn O'Leary irgendwann sagt, er will nur noch das Drehkreuz in Frankfurt bedienen,

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Christian Magerl (GRÜNE))

tut er das vielleicht auch, weil er merkt, dass wir nicht mehr hinter diesen Themen stehen. Wir müssen das wieder tun. Wir müssen deutlich machen, welche Bedeutung ein Flughafen für eine Region hat. München ist wichtig, und das Drehkreuz ist wichtig. Wir stehen für eine vernünftige Infrastruktur in Bayern an allen drei Standorten: München, Nürnberg und Memmingen.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Einen kleinen Moment, Herr Kollege! Der Kollege Gehring hat sich für eine Zwischenbemerkung gemeldet.

Thomas Gehring (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Kollege Holetschek, ich bin südlichster Abgeordneter Deutschlands und ein ausgesprochen stolzer Allgäuer, stolz auf alles, was es im Allgäu gibt. Ich fände es auch ganz nett, wenn wir im Allgäu einen Flughafen hätten. Aber wir Allgäuer schauen auch auf Zahlen und rechnen nüchtern. Wir schauen lieber, was schon da ist, als irgendwelchen Hirngespinsten nachzulaufen. Der Flughafen Memmingen hat halt faktisch seit zehn Jahren jedes Jahr Verluste von 1 Million Euro eingefahren. So viel zu den Themen prosperierend, wirtschaftlich und gut geführt.

Zum Zweiten muss man sagen, dass Memmingen ein Flughafen für Urlaubsflieger ist. Von dort fliegen die Menschen nach Antalya und nach Portugal. Er dient ethnischen Verkehren nach Osteuropa. Das ist gut so. Aber darin sehen wir – deswegen unsere Ablehnung – keinen Beitrag zur Infrastruktur im Allgäu. Es sind Touristen, die vom Allgäu wegfliegen, und keine Touristen, die ins Allgäu kommen.

(Zuruf des Abgeordneten Harald Güller (SPD))

– Die SPD ist bei diesem Thema sehr wankelmütig. Sie spielt im Allgäu keine so große Rolle.

(Harald Güller (SPD): Die SPD Memmingen spricht sich klar und deutlich für den Flughafen aus!)

Die Touristen, die ins Allgäu kommen und eine Woche im Allgäu bleiben, passen in eine Gondel der Fellhornbahn.

(Thomas Kreuzer (CSU): Vielleicht sollte man den Allgäuern verbieten wegzufliegen, Herr Kollege Gehring, wenn man sich das anhört, was Sie verzapfen!)

– Es ist interessant, wie die Kollegen den Mund nicht halten und einmal zuhören können, um sich die Tatsachen anzuhören.

(Zurufe von der CSU)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Jetzt hat der Kollege Gehring das Wort.

Thomas Gehring (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Liebe Kolleginnen und Kollegen, man kann an den Zahlen nicht rütteln. Der Flughafen macht Verluste und leistet keinen Beitrag zum Tourismus. Der Flughafen ist auch kein Standort für die Wirtschaft, weil kein Wirtschaftsvertreter aus dem Allgäu nach Antalya fliegt. Er wird am innerdeutschen Verkehr teilnehmen. Der ist aber jetzt dreimal krachend gescheitert.

Der Flughafen Memmingen ist zwar ganz nett; aber man kann nicht sagen, dass er einen Beitrag zur Infrastruktur leistet und dass es sinnvoll ist, dass der Freistaat dort noch einmal 12 Millionen Euro und weiteres Geld versenkt. Wir sehen keinen Beitrag des Flughafens Memmingen zu einem Flughafenkonzept für Bayern.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Klaus Holetschek (CSU): (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Kollege Gehring, vieles von dem, was Sie gesagt haben, ist einfach falsch. So ist es. Sie müssen zur Kenntnis nehmen, dass die Unternehmer aus der Privatwirtschaft über 20 Millionen Euro selbst investiert haben. Das muss man einfach einmal anerkennen. Sie müssen zur Kenntnis nehmen, dass es eine Studie gibt, die klipp und klar darstellt, welches Wertschöpfungspotenzial die Touristen in der Region lassen. Dieses Potenzial liegt vor und wurde auch kommuniziert. Sie müssen zur Kenntnis nehmen, dass wir dieses Jahr, glaube ich, in Memmingen 950.000 Passagiere, damit also einen Zuwachs von 7 %, erwarten. Sie müssen auch zur Kenntnis nehmen, dass Flugverbindungen mit Moskau und das Drehkreuz Osteuropa durchaus Touristen zu uns ins Land bringen, und Sie müssen sehen, dass das Bestreben, innerdeutsche Flüge wieder aufzulegen, vorhanden ist. Es ist nun einmal nicht so einfach.

Sie tun sich leicht, wenn Sie hier aufstehen, zum Mikrofon gehen und sagen: Jetzt machen wir wieder innerdeutsche Flüge. Da gibt es eine Wirtschaftlichkeitsabwägung und harte Fakten und Kämpfe. Aber wir machen es nicht besser, wenn wir den Flug-

hafen schlechtreden. Wir müssen klarmachen, dass der Flughafen Memmingen für die Region neben Schiene und Straße ein unglaubliches Alleinstellungsmerkmal ist, um das uns andere beneiden. Wir sollten froh sein, wenn der Freistaat die Region so unterstützt. Das betrifft auch die Sicherheit, wenn es um die Start- und Landebahn geht. Es ist nicht gut, dass Memmingerberg in einer Statistik von "Cockpit" mit an letzter Stelle liegt, weil wir dort nicht investieren können. Wir wollen im wahrsten Sinne des Wortes durchstarten, durchstarten für das Allgäu und durchstarten für die Region.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Danke schön, Herr Kollege Holetschek. – Jetzt für die Fraktion der FREIEN WÄHLER: Kollege Pohl. Bitte schön.

Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Präsident, Herr Staatsminister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Kollege Holetschek, Sie haben gesagt: Wir stehen für ein vernünftiges Flughafenkonzept für Bayern. Dann unterstützen Sie unseren Antrag.

Kollege Bernhard, Sie haben sich daran gestört, dass der Antrag zu unkonkret sei. Das mag ja sein. Aber das eröffnet Ihnen bzw. der Staatsregierung auch Chancen, die genutzt werden sollten, um ein sinnvolles und vernünftiges Konzept auf die Beine zu stellen. Das ist besser, als wenn der Bayerische Landtag die Staatsregierung in ein Korsett zwängt. Im Übrigen hat uns die Mehrheitsfraktion mit dem Argument, unser Antrag auf Staatsbeteiligung am Flughafen sei zu konkret, gebeten, ihn zurückzustellen. Das haben wir auch gemacht.

Kollege Roos, ganz so, wie Sie es dargestellt haben, ist es nicht. Der Antrag, der Freistaat Bayern möge sich am Flughafen Memmingen beteiligen, kam am 25. März letzten Jahres von den FREIEN WÄHLERN. Die SPD hat in einem Nachzieher keine Staatsbeteiligung, sondern eine Unterstützung des Flughafens gefordert. Das war ein sinnvoller Antrag, den wir natürlich unterstützt haben. Aber die Urheberschaft sollte man korrekterweise nennen.

Ich bedanke mich ausdrücklich bei Ihnen, Herr Staatsminister, dass Sie am 20. Oktober letzten Jahres in Ottobeuren und zuletzt am vergangenen Montag in Memmingen signalisiert haben, Sie würden unser Anliegen unterstützen und eine zunächst einmal befristete Beteiligung am Flughafen befürworten.Das ist die Grundvoraussetzung dafür, dass wir zu sinnvollen Kooperationen kommen.

Ein Wort zu den GRÜNEN. Lieber Thomas Gehring, ich finde es recht gewagt, dass die GRÜNEN von einer Totgeburt sprechen, wenn es um einen Airport geht, der sowohl von der Mehrheit der Bürger im Unterallgäu mit einem Landrat der FREIEN WÄHLER als auch von der Mehrheit der Memminger Bürger mit einem SPD-Oberbürgermeister getragen wird.

In diesem Zusammenhang meinen Dank an alle Beteiligten, auch an die Kollegen der CSU vor Ort! Es war eine tolle Gemeinschaftsleistung, die wir in Memmingen und im Unterallgäu zustande gebracht haben, um die Bürger auch einmal für ein Projekt zu begeistern. Aber jetzt, liebe Kolleginnen und Kollegen, gehen Sie mit uns bitte den nächsten Schritt einer sinnvollen Kooperation; denn dadurch schaffen wir Synergien, die sowohl München als auch Memmingen und Nürnberg stützen.

Wenn wir den Verkehr sinnvoll verteilen, kann München seine Funktion als Drehkreuz besser wahrnehmen. Dabei, Kollege Roos, geht es nicht darum, dass man als Passauer eine Garage in Vilshofen haben soll. Nein, es gibt sehr viele Nutzer des Münchner Flughafens, die aus dem Münchner Westen kommen, die aus dem Allgäu kommen und die bei einem entsprechenden Angebot von innerdeutschen und auch von internationalen Flügen selbstverständlich auch von Memmingen abfliegen würden. Übrigens gibt es jetzt schon einen Shuttleservice vom Münchner Hauptbahnhof zum Memminger Flughafen. Das soll an dieser Stelle einmal gesagt werden.

Ich bitte Sie um Zustimmung zu unserem Antrag. Stärken wir die Regionen. Werden wir unserem Auftrag gerecht, gleichwertige Lebensverhältnisse in Bayern zu schaffen,

und stärken wir durch diesen Antrag den Luftverkehr in Bayern, auch ohne dritte Startbahn.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Danke schön, Kollege Pohl. – Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/10747, dem Antrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER, seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die Fraktion der FREIEN WÄHLER. Gegenstimmen! – Die Fraktion der CSU. Stimmenthaltungen? – SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Damit ist der Antrag abgelehnt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/10767, dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, seine Zustimmung geben will, den bitte ich jetzt um das Handzeichen. – BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen! – Alle drei anderen Fraktionen. Stimmenthaltungen? – Zwei Enthaltungen bei der SPD. Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Ich gebe jetzt die Ergebnisse der namentlichen Abstimmungen von vorhin bekannt.

Zunächst zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Kreuzer, Freller, Zellmeier und anderer und Fraktion (CSU) betreffend "Neuregelung der Haftung für Produktmängel im Interesse des bayerischen Handwerks rasch umsetzen!" auf Drucksache 17/10745. Mit Ja haben gestimmt 109, mit Nein hat niemand gestimmt, bei 51 Stimmenthaltungen. Damit ist der Antrag angenommen.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 2)

Nun zum nachgezogenen Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Aiwanger, Streibl, Glauber und anderer und Fraktion (FREIE WÄHLER) betreffend "Gesetzesänderung

zur Produkthaftung schnell und ohne Hintertüren schaffen" auf Drucksache 17/10764. Mit Ja haben gestimmt 65, mit Nein 81, bei keiner Stimmenthaltung. Damit ist der Antrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 3)