

Bericht aus dem Ballhausforum vom 19.1.09 von Doris Kraeker:

Ich war heute von 15 Uhr bis zum Ende um 19.15 Uhr anwesend. Dabei konnte ich einer guten Einwendung von Dr. Thomas, eines Kernphysikers, lauschen. Er attestierte dem Prognosegutachten, dass ihm die wissenschaftlichen Rahmenbedingungen fehlten. Er befragte die FMG-Vertreter, wer der Auftraggeber war und ob es eigene unabhängige Berechnungen gegeben habe.

Herr Schubert von Intraplan gab an, dass er ein eigenes Prognosemodell benutzen würde. Dr. Thomas fragte ihn, ob er das Modell mal überprüft habe. Schubert bejahte dies und gab an, dass die tatsächlichen Passagierzahlen in den letzten Jahren immer über den Zahlen im Gutachten gelegen hätten. Selbst wenn 2009 Minuszahlen kämen und 2010 ein Stillstand zu verzeichnen wäre, würde die Richtigkeit des Gutachtens noch bestätigt werden,

Dr. Thomas legt dar, dass das Wachstum künstlich gefördert worden war, z.B. durch die Marketingzuschüsse. Dr. Büchner, der Leiter des Verfahrens, meinte, dass man darüber nicht mehr reden müsse, da es diesen Zuschuss nicht mehr gebe. Dies ist meiner Meinung nach sachlich nicht zutreffend!

Beklagt wurde von Dr. Thomas das Fehlen von bayerischer Wirtschaftspolitik. Die FMG hatte vorher lobend erwähnt, dass 80% des Luftfrachtaufkommens interkontinental sei. Er forderte eine Kosten-Nutzen-Analyse, worauf Büchner erklärte, dass dies nicht Gegenstand des Verfahrens sei.

Beim Thema Lärm verlangte der Redner eine Prüfung, ob die Berechnungen des Lärms auch mit den Messwerten übereinstimmen würden. Es sollen möglichst viele Varianten (Situation bei Nacht, bei schlechtem Wetter etc.) untersucht werden. Der Physiker, der jahrzehntelang im Bereich Strahlenschutz arbeitete, beklagte ein Ungleichgewicht. Beim Strahlenschutz werde stets die neueste Technik untersucht; hier sei bei Wetterlagen nicht ausreichend untersucht worden, wie der Lärm sich dann auswirke. Dies sei nicht wissenschaftlich.

Auch beim Thema Sicherheit fordert er eine Risikoanalyse, die es z.B. bei Kernkraftwerken gebe. Alle Auswirkungen müssten untersucht werden. Der Vertreter der FMG meinte lapidar: „Ich verstehe die Frage nicht.“ Sie zogen sich darauf zurück, dass sie nur das untersuchen und machen würden, was vom Gesetz dringend vorgeschrieben sei.

Thomas Enghofer zog in seiner Einwendung den Begriff „Umsteigedrehkreuz“ in Zweifel, den es beim Planfeststellungsbeschluss 1979 nicht gegeben habe. Seither hätten sich die Voraussetzungen geändert – die deutsche Einheit fand statt, das

Gewicht habe sich zugunsten von Berlin verschoben – und er forderte: „Wir brauchen keine 3 oder 5 Drehkreuze“.

Dr. Gronefeld, der Anwalt der FMG, sah dies anders: Am Anfang hätten es mehr Punkt-zu-Punkt-Flüge gegeben, dann wäre der Flughafen organisch gewachsen und müsse als Eckwert 120 Flugbewegungen aufweisen. Berlin habe ganz andere Strukturen und könne wie Wien und Zürich nicht mit dem Münchner Flughafen verglichen werden. Natürlich seien alle anderen Flughäfen keine Konkurrenz für München.

Es stellte sich am Ende seiner Einwendung heraus, das der Landesentwicklungsplan keine Rolle beim Verfahren spielt und die 3. Startbahn auch keine Legitimation durch Politiker hat. Wichtig für das Verfahren ist nur das Prognosegutachten, also halten die Prognosen einer Überprüfung stand, dann wird es ein Ja zu einem Ausbau einer 3. Startbahn kommen. Es fragt sich, wer in unserem Staat das Sagen hat: die Politik oder ein Konzern wie die Lufthansa, die die Bahn einfach beschließt und die Politiker als Handlanger gebraucht. Und die machen das Spiel mit!

Doris Kraeker