

## **Bericht aus dem Ballhausforum vom 12.03.09 von Theo Dittmann:**

Herr Plötz aus Attaching kritisierte die Bedarfsprognose, weil diese der derzeitigen Wirtschafts-Entwicklung nicht entspricht.

Er vermutete, dass die Bahnlage 5b nur deshalb zum Zuge gekommen sei, weil man bei dieser Variante Beschränkungen vorgesehen habe (überwiegend nur Landungen, praktisch kein Nachtflug). Er sprach dann noch das Thema elektromagnetische Strahlungen an. Ein wohl heikles Thema, weil diese Strahlung direkte Gesundheitsschäden verursacht. Für Antworten wurde auf den schriftlichen Weg verwiesen.

Herr Kölbl aus Neufahrn wandte sich der Luftverkehrsprognose zu und kritisierte, dass die mögliche Kapazität der jetzigen 2 Bahnen noch lange nicht ausgeschöpft sei. In Amerika würden mit 2 Bahnen 120 Bewegungen pro Stunde ermöglicht.

Prof. Fricke führt diese Erscheinung darauf zurück, dass dort mehr Sichtflug praktiziert werde - so könne aber in Deutschland nicht geflogen werden.

Kölbl sprach dann noch das Problem der Schmierung der Turbinen an, die ja keine Ölwanne haben und daher das Öl mit verbrennen. Das Öl enthielte wohl auch PCB. Diese Frage blieb unbeantwortet.

Herr Draxler ging auf die Probleme beim Enteisen der Flugzeuge und auf damit verbundene Absturzgefahren ein.

Frau Langner-Beyer und Prof. Dr. Schrimpf nahmen die Lufthygiene-Untersuchung ins Visier und kritisierten, dass das angewandte Modell nicht vor Ort überprüft worden sei bevor man damit auf 2020 hochgerechnet hat. Zur Überprüfung des Modells wären mindestens 3 Mess-Stationen erforderlich, die zudem auf einen größeren Raum verteilt sein müssten (am FH sind nur 2 eng beieinander liegende Stationen vorhanden).

Es sei auch falsch, den Zuschlag, den man zugegeben habe, um die Schätzung "konservativ" zu machen, zur Hintergrundbelastung zu geben - anstelle diesen dem Anteil zuzurechnen, der vom Flughafen verursacht ist. Auf diese Weise würde der Anteil der Hintergrundbelastung nochmals erhöht und der vom FH verursachte Anteil nochmals geschmälert.

Die FMG blieb dabei: die Hintergrundbelastung ist bereits sehr hoch, damit mache die vom FH ausgehende Belastung nur noch wenig aus.

Prof. Schrimpf monierte noch, dass Feinstaub nur als PM 10 berücksichtigt werde;. Es komme aber mehr auf die kleineren Partikel an, weil diese lungengängig sind und mehr die gefährlichen polyzyklischen Aromaten enthalten.

Ebenso sei die Frage zu klären, welchen Weg die Emissionen nehmen - insbesondere, welcher Anteil 'in die Luft' geht.

Frau Enghofer stellte die Frage „Was ist öffentliches Interesse?“. Sind Umsteiger aus Italien oder anderswoher wichtiger als hier lebende Steuerzahler? Zudem ist das Bedürfnis nach Mobilität wohl nicht so hoch, wenn die Lufthansa mit einer Million 99.- EURO Tickets wirbt.

Die FMG bemühte ein weiteres Mal die Mär, wonach die Ziele des Landesentwicklungsplans insbesondere das Ziel des Ausbaus als Drehkreuz von europäischem Rang - auch für die FMG verpflichtend seien. Die Wahrheit ist aber: die FMG ist in keiner Weise zum Ausbau des Flughafens verpflichtet und kann auch von niemand zum Ausbau verpflichtet werden. Hr. Büchner wurde

gebeten, bei der Abwägung des „öffentlichen Interesses“ gegenüber den Interessen der Region nicht nur alles auf die Einhaltung von (oft mit heißer Nadel gestrickter) Gesetzen oder Grenzwerten zu reduzieren und sich von tatsächlich unabhängigen Sachverständigen beraten zu lassen. Mit Blick auf die „Erfolgsgeschichte“ der Landesbank (der Freistaat hält eine Kredit-Garantie für die LB in Höhe von 75% der geplanten Ausgaben für 2009) wird eine Überprüfung der Finanzierbarkeit des Vorhabens für dringend erforderlich gehalten.

Herr Enghofer beantragte, das Prognose-Rechenmodell Herrn Büchner und aufgemücket zur Verfügung zu stellen, damit diese sich z. B. durch Verändern der Eingangsparameter ein Bild von der Qualität des Modells machen können.

Herr Dr. Schubert entgegnete, er könne Herrn Büchner das (Bedienen der Prognose-Software) nicht beibringen. Begründung: Für den hierzu notwendigen Erklärungsaufwand reiche dessen restliches Arbeitsleben nicht aus!

Auf die Frage, ob sein Prognose-Modell in der derzeitigen Situation die richtigen Ergebnisse liefere, antwortete Herr Dr. Schubert, Kurzzeitprognosen seien mit seinem Modell nicht möglich. Daraufhin wurde er mit einer seiner Grafiken (2010: 36.4 Mio. Passagiere) konfrontiert und plötzlich waren Kurzzeitprognosen „selbstverständlich“ möglich.

Die Auswirkungen der Finanzkrise sind seiner Meinung nach „nicht absehbar“, aber sein Intraplan-Kollege Herr Ratzenberger weiß heute schon ganz genau, dass die Rezession 2010 vorbei ist.

Um 19.20 schloss Herr Büchner den Reservetermin.