

## **Bericht aus dem Ballhausforum am 17.3.09 von Doris Kraeker:**

Christine Margraf stellte in ihrer Einwendung dar, dass die FMG ein völlig anderes Verständnis von Natur habe. Sie forderte, dass die FMG berechnen solle, welche maximale Nutzung mit drei Bahnen möglich sei. Alle externen Kosten sollten von der FMG übernommen werden. Durch die fehlende Kerosinsteuer entgingen dem Staat 6,9 Milliarden €. Daneben möchte Margraf, dass auch die Kosten für die Klimafolgen von der FMG übernommen werden.

Der Verfahrensleiter Büchner gab bekannt, dass er es öffentlich machen werde, wenn die Qualitätssicherung des Bedarfsgutachtens fertig sei. Er müsse eine Entscheidung fällen, die konsistent und vor Gericht haltbar sei. Zudem erklärte er: „Wenn wir den Bedarf nicht feststellen, dann gibt es keine 3. Bahn“.

Agnes Schraner fragte die FMG-Mitarbeiter nach aktuellen Arbeitsplatzzahlen. Sie wollte wissen, wie viele Jobs ausgegliedert wurden, und eine Übersicht der gestaffelten Bruttoarbeitsplätze. Sie berichtete, dass den Menschen Grund schon für 2€ pro qm auf zweifelhafte Weise abgekauft wurde in Attaching und im Eittingermoos. Die Grundstückseigentümer sind vor dem Flughafenbau über den Tisch gezogen worden und dies passiere mit einer Enteignungsdrohung heute wieder.

Nach einigem Zögern gab Herr Büchner zu, dass bereits erworbene Grundstücke einen Einfluss haben bei der Entscheidung. Es sei im Ergebnis einzubeziehen, wie viele Leute dort wohnen. Die Zahl der Betroffenen sinke dann ja. Agnes Schraner kommentierte dies bitter: „Die FMG schafft Fakten!“

Professor Krommer führte in ironischer Weise die Lärmberechnungen der FMG ad absurdum. In den Unterlagen würden die Sigma-Toleranzgebiete fehlen. Während die DFS angebe, dass sie keine Planungen für eine 3. Startbahn mache, würde die FMG von gemeinsamen Simulationen berichten. Er stellte fest, dass es bessere Schemata gibt als das verwendete und äußerte sich kritisch zu den Frequenzbereichen.

Der Einwender sah bei allen technischen Neuerungen eine Grenze der Sättigung, die er beim Flugverkehr als erreicht angab. Er stellte fest: „Die Welt hat eine Dichte erreicht, bei der die Tat zum Täter kommt“. Für den Fall eines positiven Planfeststellungsbeschlusses stellte er den Antrag, dass der Münchner Flughafen nur als „Sonderflughafen“ ausgewiesen wird.

Herr Gaffal von der FMG antwortete, dass sie die rechtlichen Vorgaben erfüllen würden und dass man Schemata immer besser machen könne. Bei dieser Einwendung machte die FMG einen fachlich inkompetenten Eindruck.

Herr Siebenlist kritisierte die von der FMG gezeigten Folien über Treibstoffeinsparungen von bis zu 70% als illusorisch. Die Menschheit könne die Oberfläche der Erde nicht vergrößern. Für eine 3. Startbahn müssten wertvolle landwirtschaftliche Flächen versiegelt werden. Er äußerte sich sehr kritisch zu den Ausgleichsflächen, deren bloßer Name eine „Absurdität“ sei. Äußerst kritisch sieht er auch den Anbau von nachwachsenden Rohstoffen: „Wir haben dann nichts mehr zu fressen, aber können fliegen und Auto fahren“.

Im Anschluss wollte ich in meiner Einwendung wissen, ob das Luftamt Süd schon mal bei einem Antrag eines Flughafens „Nein“ gesagt habe und was für die Verfahrensleiter auf dem Spiel stehe. Herr Büchner konnte hier keine spektakulären Fälle aufzählen. Die Frage, ob seine Entscheidung negative Konsequenzen für den Beruf nach sich ziehen würde, habe nichts mit dem Verfahren zu tun. Er würde unabhängig entscheiden. Von der FMG wollte ich neue Arbeitsmarktzahlen wissen. Dazu erklärte Herr Schwendner, dass die FMG nur alle 3 Jahre eine Übersicht erstellen würde und dies sei erst Ende 2009 der Fall.

Ich führte aus, dass die Luftverkehrsbranche auf mehr Punkt-zu-Punkt-Flüge und nicht auf große Hubflughäfen setze. Es käme dadurch – anders als es die FMG immer wieder behauptet – nicht zu mehr Flugbewegungen, da viele Zubringerflüge wegfallen würden. Es sei – seit dem Sternreport 2006 – inzwischen sicher, dass es auch gravierende wirtschaftliche Einbußen von bis zu 20% des Bruttoinlandsproduktes geben wird, wenn die Treibstoßemissionen nicht beträchtlich gesenkt werden. Büchner versuchte, mir die Vorzüge von Hubflughäfen aufzuzeigen und pries in FMG-Manier die Luftverkehrsbranche. Ein unabhängiger Verfahrensleiter?

Gisela Mair schilderte sehr emotional ihre persönliche Sicht als schwer Betroffene. Sie halte den Lärm nicht länger aus, könne aber wegen ihren Eltern nicht wegziehen. Sie konstatierte zum Thema Lärm und Flugrouten: „Wir haben 20 Jahren mit dem Flughafen gelebt und wissen, wie schnell sich hier die Situation ändern kann“. Sie bezifferte die Entschädigung als „Schweigegeld“, mit dem sie nichts anfangen könne: „Geldentschädigung ist pervers“.

Hans Graf erzählte, dass er sich vor 15 Jahren mit seiner Frau überlegt habe, ob er in Fahrenzhausen bauen solle. Der Fluglärm sei gekoppelt mit dem Schwerlastverkehr auf der B 13. Eine 3. Startbahn wäre aber Vertreibung und keine Minute Ruhe. Er könne als Sozialkundelehrer seinen Schülern keine Demokratie beibringen, wenn er sich ansehe, wie der Bau einer 3. Startbahn vorangetrieben werde.

Doris Kraeker