

Planfeststellung zum Antrag der FMG auf Erweiterung des Airport München

Manuskript

Redebeitrag am 15.1.2009 im Forum Unterschleißheim im Rahmen der Anhörung zum Verfahren

Verkehrsflughafen München - Antrag der FMG auf Planfeststellung einer 3. Start-/Landebahn
gem. §§ 8 ff LuftVG Gz.: 25-33-3721.1-MUC-05-07

Ich lehne die geplante 3. Start-/Landebahn ab

Begründung:

1. Bedarf

Wie zwischenzeitlich allgemein bekannt, hat die FMG in allen zurückliegenden Jahren mit Subventionsmaßnahmen auf Kerosin künstlich zusätzlichen Verkehr von/nach München EDDM generiert, also absichtlich und gezielt mehr Luftverkehr nach München FJS „geholt“, der ohne diese Subventionspolitik diese Destination nicht angefliegen hätte. Ohne diesen künstlich erzeugten „Zusatzverkehr“ wären die Kapazitäten der beiden bestehenden Bahnensysteme heute noch bei Weitem nicht ausgeschöpft.

Das Gutachten von Intraplan, dass den angeblichen Bedarf einer dritten Start-/Landebahn nachweisen soll ist nicht mehr relevant, da die den Prognosen zugrunde liegenden Zahlen teilweise heute (2009) schon überholt bzw. widerlegt sind.

Dieses Gutachten entbehrt damit einer tragfähigen Grundlage und operiert in manchen Bereichen mit Wunschdenken, Schönfärbereien und Halbwahrheiten.

Die FMG geht in ihrer Bedarfsbegründung weiters davon aus, dass ein Großteil des von ihr angestrebten Kapazitätswachstums durch Umsteiger/Zubringerdienste erzielt werden soll.

Mit dieser Begründung straft sich die FMG selbst der Lüge, denn ursprünglich wurde München FJS als Nachfolger von Riem und nur für den Verkehr des Wirtschaftsstandortes München/Bayern als dringend argumentiert bzw. in der Öffentlichkeit publiziert.

Dass zwischen den „Beteiligten“ – FMG und Freistaat, Bund und Stadt München bereits damals eine erhebliche Ausweitung und die Schaffung eines HUB's in München geplant wurde, blieb der Öffentlichkeit weitgehend verborgen – dafür haben schon die FMG und ihre öffentlich-rechtlichen Gesellschafter gesorgt.

Ein „Umsteigebahnhof“ bringt jedoch der Region/Wirtschaftsstandort keinen Vorteil (Handel, Gewerbe, Bevölkerung) sondern nur massive Nachteile für die betroffenen Menschen in dieser Region – mich eingeschlossen – durch zusätzlich Verkehrsbelastungen mit allen negativen Folgen.

2. Unzutreffende Planungsgrundlagen und -Begründungen

Die heute bestehenden beiden Bahnsysteme wurden seinerzeit mit dem für die Region München und Bayern, also den Wirtschaftsstandort und –Großraum, wichtigen und notwendigen Luftverkehr begründet, der in Riem so nicht zukunftsfähig darstellbar gewesen sei. Auf dieser Planungsbasis wurde München FJS genehmigt und errichtet.

Tatsache ist, dass heute aber ein großer Teil des über EDDM abgewickelten Luftverkehrs eben nicht in die oder aus der Region kommt, sondern sich aus hochprofitablem Umsteigeverkehr generiert.

Dieser Umsteigeverkehr hat also mit der ursprünglichen Begründung absolut nichts zu tun sondern wurde, wie oben angeführt, teilweise bewusst künstlich hoch gepuscht und wird nun als Begründung für den weiteren Ausbau mit einer 3. Start-/Landebahn angeführt.

In der vorliegenden Ausbauplanung für FJS wird von einer weiter ungebremsten Zunahme des gewerblichen Luftverkehrs weltweit ausgegangen. Dabei wird völlig unberücksichtigt gelassen, dass der steile Anstieg der Treibstoffkosten, die offene Diskussion um eine Kerosinbesteuerung, der Ausbau erdgestützter Transportsysteme im Kurz- und Mittelstreckenbereich usw. dies eine mehr als fragwürdige Planungsgrundlage darstellt.

In den Planungen der FMG wird auf Aussagen des Mineralölwirtschaftsverbandes (!) und des Mineralölkonzerns EXXONMOBIL aufgebaut (!). Darin werden die Ölpreise langfristig mit \$ 50,-- angenommen – ein Wert, der bereits 2008 um das Dreifache überschritten wurde und nur angesichts der massiven Wirtschafts- und Finanzkrise heute bei rund \$ 40,-- pro Barrel (Faß) liegt.

Jede „100-jährige, blinde und taube Oma mit Gehstock“ kann sich an den Gichtfingern ausrechnen, was passiert, wenn die Weltwirtschaft wieder anspringt.

Unter diesem Aspekt ist ein dauerhafter Tiefpreis von \$ 50,- eher im Bereich „Grimm's Märchen“ anzusiedeln.

Dazu kommt, dass Erdöl endlich ist, auch wenn immer wieder neue Vorkommen entdeckt werden. Deren praktische Erschließung wird immer schwieriger, aufwendiger und teurer.

Die größten Weltreserven liegen dazu noch in politisch kritischen Regionen des Nahen Ostens und in Russland. Was dies für die Versorgungssicherheit bedeutet, kann man heute (Gaslieferstopp und Kriege im Nahen Osten) hautnah erleben.

Fällt einer dieser Öllieferanten aus, gehen in den Industrieländern die Lichter aus.

Und von derartigen Prämissen geht die FMG nicht aus. Sie baut im Gegenteil auf derartige Luftschlösser wie einen langfristigen Ölpreis bis 2020 von \$ 50,-- für einen endlichen Rohstoff.

Man muss ernsthaft fragen – geht's eigentlich noch „dümmlicher“?

Durch einige der o.g. Faktoren werden sich die Ticketpreise in naher Zukunft deutlich erhöhen, sodass allein dadurch eine natürliche Verlangsamung der Steigerung wenn nicht gar eine Umkehr in den Verkehrszahlen statt finden dürfte.

2. Emissionen, Umweltschutz, Klimaschutz

Stickoxyde, Ozon, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe mit krebserregenden Benzpyren usw. geltend zwischenzeitlich, wissenschaftlich abgesichert, als enorme Belastung für Mensch, Natur und Umwelt.

Kerosin, ein dem Diesel bzw. Petroleum ähnlicher Stoff, erzeugt bei der Verbrennung in Strahltriebwerken auch große Mengen Ruß, also Feinstaub, der „gleichmäßig“ durch Wind, regen etc. auf der Erde verteilt wird.

Durch die enorme Zunahme des Luftverkehrs von und nach München in den letzten Jahren hat diese Belastung gerade für die Regionen unterhalb der An- und Abflugsektoren ein bedenkliches Ausmaß erreicht.

Da der Luftverkehr nach den Prognosen der FMG mit einer dritten Start-/Landebahn nochmals erheblich steigen soll, ist mit einer weiteren, nicht mehr hinnehmbaren Zusatzbelastung von rund + 50 % der heute schon stark betroffenen Bereiche und der darin lebenden Bevölkerung verbunden.

Der Bau einer 3. Start-/Landebahn erfordert einen massiven Bodenaustausch und Eingriff in den Grundwasserhaushalt einer ganzen Region (Freising/Erding). Diese Eingriffe sind irreparabel und gefährden neben der hier lebenden Fauna auch die Flora sowie die Landwirtschaftlichen Ertragsflächen.

Ebenso beeinträchtigt bzw. zerstört dieser Grundwassereingriff unwiederbringlich wichtige Naherholungsräume für tausende von Menschen in dieser Region.

Wissenschaftlich ebenfalls abgesichert ist die Erkenntnis, dass der massenhafte Großluftverkehr, insbesondere in den üblichen Flughöhen von 20 – 40.000 Fuß massiv zur Klimaschädigung und Klimaerwärmung beiträgt. Die Auswirkungen der Klimaerwärmung sind heute schon dramatisch und für jeden, der dies auch will, sichtbar.

Für den Bau einer 3. Start-/Landebahn müssen riesige Bodenflächen inklusive der Rollwege etc. mit Beton „versiegelt“ werden, womit auch das Kleinklima der Region negativ beeinflusst wird.

Der heute bereits in weiten Teilen der An- und Abflugsektoren vorhandene Lärmteppich wurde, auch durch die Nähe der heute bestehenden Nordbahn zur ggfs. parallelen

Startbahn, nochmals erheblich zunehmen, da der Gesamtverkehr exakt die gleichen

Bereiche überfliegen würde, die heute bereits hoch belastet sind, da es sich um ein

paralleles Bahnsystem und nicht beispielsweise um „Kreuzbahnen“ oder V-förmig

angelegte Bahnsysteme handelt wie in New York JFK, Frankfurt EDDF, Zürich LSZH,

Hamburg EDDH usw.

3. Alternativen

Durch eine gesamteuropäische Luftverkehrsplanung unter Einbeziehung der bestehenden Großflughäfen in Deutschland (Frankfurt, Berlin) und dem benachbarten Ausland (Paris, London, Amsterdam, Mailand) sowie eine damit einhergehende Kapazitätsoptimierung kann der reine Umsteigeverkehr in München reduziert werden.

Wir reden immer und überall von „Europa“ aber im Bereich der Großflughäfen will scheinbar jeder „der Größte sein“ – koste es, was es wolle.

Die FMG und dessen Eigentümer der öffentlichen Hand sind scheinbar in Europa noch nicht angekommen?

Durch eine Verkehrsflussoptimierung und Verbesserung der Luftverkehrskoordination durch die DFS im Verbund mit Eurocontrol und anderen Flugsicherungsdiensten ist eine erheblich besser Nutzung vorhandener Kapazitäten in FJS (EDDM) heute schon möglich.

Durch Aufgabe der „Subventionspolitik“ bei Kerosin, durch den die FMG wie erwähnt, künstlich Verkehrsaufkommen in München erst generiert hat, kann dieser bewusst herbeigeführte „Mehrverkehr“ reduziert werden.

Unter Berücksichtigung aller Maßnahmen gibt es weder heute noch in Zukunft einen realistischen Grund, von „Kapazitätsengpässen“ zu sprechen, die angeblich nur durch eine 3. Start-/Landebahn behoben werden können.

Im Gegenteil – Eine 3. Start-/Landebahn führt nur zu noch mehr zusätzlich und künstlich generiertem Umsteigeverkehr in EDDM und es ist mit einer derartigen Argumentation heute bereits absehbar, wann die FMG mit einer erneuten Forderung, dann nach einer 4. Start-/ Landebahn, auf der Matte steht.

4. Infrastruktur

Bereits heute weist die Region Freising/Erding die geringste Arbeitslosigkeit der Republik auf. Das ist sicher im Zusammenhang mit dem Flughafen zu sehen.

Zusätzliche Arbeitskräfte sind aber notwendig, wenn der Flughafen noch weiter ausgebaut werden soll. Man spricht ja heute schon vom 3. Terminal oder auch dem „Satteliten“.

Diese Menschen sind in der direkten Region heute nicht mehr verfügbar. Damit wächst der Siedlungsdruck in den Städten und Gemeinden des Umlandes mit der Folge, dass die dazu benötigten Bauflächen am Rande der heutigen Siedlungen zur Verfügung gestellt werden müssen.

Damit wird erneut Naherholungs- und landwirtschaftlich genutzter Raum zugebaut. Die betroffenen Gemeinden sind gezwungen, entsprechende Infrastrukturen zu erstellen (Straßen, Kanal, Wasser, Gas, Kindergärten, Schulen).

Berufspendler belasten weiterhin das Straßennetz und die öffentlichen Verkehre, obwohl schon heute hier deutliche Lücken erkennbar sind. Ein weiterer Ausbau dieser Infrastruktur geht erneut zu Lasten der Region und der Menschen, die hier seit langer Zeit leben und wohnen.

Schlussbemerkung

Die öffentliche Hand – das sind wir alle als Bürger im Bund, im Freistaat und in der Stadt München – forciert den für die Bürger schädlichen und von diesen abgelehnten Ausbau des Flughafens FJS.

Die Vertreter der öffentlichen Hand – unsere Landes-, Bundes- und Stadtpolitiker setzen sich also über den Wählerauftrag und den Bürgerwillen hinweg.

Die „Großkopferten“ verfolgen also ganz offensichtlich besondere und eigene Ziele – und das auf Kosten und zum Schaden der Menschen.

Sie verstoßen damit augenscheinlich gegen das Grundgesetz und den geleisteten Eide, „Schaden vom Deutschen Volk zu nehmen“.

In letzter Konsequenz fügt damit die Politik im Bund, im Land und in der Stadt München als alleinige Gesellschafter der FMG den Menschen bewusst und ziemlich skrupellos „Schaden zu“.

Aus den genannten Gründen lehne ich, wie schon eingangs erwähnt, den weiteren Ausbau von München FJS (EDDM) und insbesondere die geplante 3. Start-/Landebahn entschieden ab und beantrage die Abweisung des Baubegehrens der FMG

Ersatzweise beantrage ich die erhebliche Verkürzung einer eventuellen 3. Startbahn auf 2800 m. Dies ist die Landebahnlänge, wie sie auch in Riem als völlig ausreichend für den Kurz- und Mittelstreckenverkehr existiert hat.

Ebenso beantrage ich wegen des seit 16 Jahren versprochenen aber immer noch nicht realisierten Ersatz-Verkehrslandeplatz für die Allgemeine Luftfahrt der Region München (14) die Wiederezulassung des gesamten Luftverkehrs kleiner 2 to MTOW auf dem Airport FJS (EDDM).

Der von Otto Wiesheu (CSU) seinerzeit durchgesetzter Ausschluss dieses Verkehrs basierte auf dem bisher nicht eingelösten Versprechen, Ersatz zu schaffen. Ersatz gibt es dafür bis heute nicht und Martin Zeil (FDP) hat offensichtlich als Wirtschaftsminister in Bayern auch nicht vor, daran etwas zu ändern.

Damit wurde unter „Vorspiegelung falscher Perspektiven“ eine Entscheidung getroffen, an deren Verpflichtungen sich die aktuelle Politik der Bayerischen Staatsregierung (CSU/FDP) nicht zu halten gedenkt.

Weiters ist zu prüfen, inwieweit nicht eine Kooperation mit den nur 60 bis 120 km entfernten - zivilen Flugplätzen "Allgäu Airport in Memmingen und Ingolstadt (Manching) sowie ggfs. Nürnberg und Salzburg zu einer deutlichen Entlastung im Bereich des Urlauber-Charterverkehrs führen kann.

Die so frei werdenden Kapazitäten dürften höchstwahrscheinlich für EDDM mit einem Zweibahnensystem und einem Koordinationseckwert von 93 Bewegungen pro Stunde völlig ausreichen - heute und in Zukunft.

Nochmals der Hinweis, doch bitte bei der Verkehrsinfrastrukturplanung über den "Tellerrand" hinaus zu sehen. München braucht keinen noch größeren HUB.

Die Region München hat Start-/Landepisten in Oberpfaffenhofen, in Fürstenfeldbruck, in Erding und eben etwas entfernter auch in Memmingen, Ingolstadt und im Grenznahen Salzburg (A).

Das sind - mit EDDM - 9 Start-/Landebahnen in einem Umkreis von nur 30 - 170 km um den Stadtkern von München mit guter bis sehr guter Verkehrsanbindung.

Und da wollen die "Öberen" ernsthaft argumentieren, wird bräuchten im Erdinger Moos noch eine 10. - 4000 m lange Start-/Landebahn?

"I lach mir schlapp".

Daneben entsteht in EDDF (Frankfurt) gerade eine 4. Bahn, in Berlin ein komplett neuer Airport mit 2 Bahnen.

München will wohl all diesen anderen Start-/Landebahnen den Rang ablaufen und "der Größte" auf Kosten der Menschen im Umland werden?

Der Koloss von Rhodos ist im Meer versunken. Die 3. Start-/Landebahn wird in der Versenkung verschwinden, weil diese Planung Gigantomanie und Unfug ist.

Berglern, 15.1.2009 Heimo Kandler

--

Heimo Kandler Freier Journalist
Am Altwasser 21 D-85459 Berglern
Erding/Freistaat Bayern/Deutschland
Telefon & Fax 0049-8762-727492
Handy 0049-177-2584218
<mailto:heimo.kandler@t-online.de>