

Die Folgen einer dritten Startbahn

Lärm- und Jobmaschine

Schon jetzt hat die Belastung der Flughafen-Anwohner die Grenze des Zumutbaren überschritten.

Von Hans Kratzer

München - Am 17. Mai 1992, um 5.59 Uhr in der Früh, ist im stillen Erdinger Moos eine Ära zu Ende gegangen. Eine Boeing 747-200 der Lufthansa hob in dieser Minute von der weißen Betonpiste ab, der neue Flughafen Franz-Josef Strauß, das "Monster im Moos", war zum Leben erwacht.

Wo fleißige Menschen ihre Höfe bewirtschaftet, Pfefferminze angebaut und Torf gestochen hatten, regierten jetzt die Donnervögel, protzten die Kathedralen des Fortschritts: Tower, Terminal, Airport-Center, Logistikzentren und Hotelkomplexe. Auf den Äckern rundherum schossen Gewerbe- und Wohnbauten in die Höhe. Und in den Ministerien und Vorstandsetagen blühten schon die nächsten Pläne: europäisches Drehkreuz, Transrapid, dritte Startbahn. Die Menschen reagierten verhalten: Gerüchte gingen um, die dritte Startbahn sei längst fertiggestellt und nur mit einer Schicht Humus überdeckt.

Geschichte des Widerstands

Die Geschichte des Flughafens im Erdinger Moos ist auch eine Geschichte des Widerstands. Das Ringen um eines der umstrittensten Bauprojekte nach dem Krieg dauerte mehr als 17 Jahre. Und kaum ein Bauwerk hat die Menschen und ihren Lebensraum so verändert wie der 8,5 Milliarden Mark teure Koloss.

Nicht nur, dass ganze Dörfer dem Erdboden gleich gemacht wurden, es spielten sich auch zahllose Tragödien ab. Da gab es den Fall eines Bauern aus dem Anrainerdorf Schwaig, der eines Morgens in seinen schwarzen Anzug schlüpfte und sich die Kehle durchschnitt. Wie viele andere Landwirte hatte er seinen Grund nicht an die Flughafenbauer verkaufen wollen. Letztlich wusste er keinen Ausweg mehr.

Oder jener Bauer aus dem Dorf Franzheim, wo jetzt die Abfertigungshalle des Airports steht. Als Verräter gebrandmarkt, weil er den Grund früh verkauft hatte, brachte ihm auch der Erlös kein Glück: Er verkalkulierte sich und hängte sich wegen seiner Schulden auf.

Der Flughafengegner Martin Widhopf aus Pulling fasste das ganze Elend einmal in folgenden Worten zusammen: "Der Flughafen hat im Umland alles vergiftet. Sehr viele Ehen und Familien gingen kaputt. Es gibt viel Hass und Neid. Es ist alles anders geworden." Das Bild vom wohlhabenden Speckgürtel rund um den Flughafen sei ein Zerrbild, bestätigt auch Herbert Knur, der CSU-Bürgermeister von Berglern. "Es ist ein Mischbild mit Profiteuren und Verlierern."

Mehr Straßenlärm als Fluglärm

Am stärksten verändert hat sich die Gemeinde Oberding, die nur einen Steinwurf vom Tower entfernt liegt. Manche nennen sie die reichste Gemeinde Deutschlands, was Bürgermeister Helmut Lackner aber vehement abstreitet. Jedenfalls hat Oberding eine abenteuerliche Struktur: Auf der einen Seite das alte ländliche Dorf, auf der anderen Seite Industriegebiete von europäischer Wucht und Dynamik. Dazu 400.000 Übernachtungen und ein überproportionales Bevölkerungswachstum. Momentan hat die Gemeinde 5200 Einwohner und 2200 Arbeitsplätze. Wenn da nur nicht das gewaltige Verkehrsproblem wäre. Die ungenügende Straßenanbindung, die fehlende S-Bahn und der fehlende Fernbahnanschluss des Flughafens führten zu einem Fiasko ohnegleichen. "Der Straßenlärm ist mittlerweile fast schlimmer als der Fluglärm", klagt Lackner.

Aber nicht nur deshalb hätte die dritte Startbahn, für die jetzt das Raumordnungsverfahren geplant ist, verheerende Folgen: Die Orte Eittingermoos und Schwaigermoos müssten abgesiedelt werden. Hunderte von Menschen würden Haus und Hof verlieren. Für Marianne Träger eine furchtbare Vorstellung: "Eittingermoos ist meine Heimat, die gebe ich nicht widerspruchslos auf." Doch längst hat die Flughafengesellschaft die notwendigen Grundstücke in der Umgebung aufgekauft. Die rund um den Flughafen aktiven Bürgerinitiativen merken, dass die Menschen resignieren.

13.000 Fahrzeuge pro Stunde

Auch die Gemeinde Berglern leidet unter Fluglärm und Autokolonnen. "Wir profitieren gar nicht vom Flughafen", klagt Bürgermeister Knur. Statt Gewerbesteuer ernte die Gemeinde nur den "wahnsinnigen Verkehr". Sogar Gemeindestraßen und Feldwege sind verstopft.

Ein Schicksal, das auch die Gemeinden Finsing und Moosinning mit voller Wucht trifft. 13.000 Fahrzeuge wälzen sich pro Stunde durch die Dörfer, es geht zu wie auf einer Autobahn.

Wie seine Kollegen, will auch der Bürgermeister von Eitting, Mathias Kammerbauer, die Ausdehnung des Flughafens nicht kampflos hinnehmen, auch wenn er Arbeitsplätze bringe. "Wir haben den Lärm, können uns kaum noch entwickeln und der Nachtflug macht uns große Sorgen."

Dazu die langfristige Kontamination der Böden durch die Flieger. "Was ist, wenn unsere Äcker nicht mehr zur Nahrungsmittelproduktion geeignet sind?", fragt Kammerbauer, der die ländliche Struktur unbedingt erhalten will. "Wir wollen kein Neuperlach werden. Aber wir sitzen auf einem Feuerstuhl."

Schon vor Jahren hatte der damalige Erdinger Landrat Xaver Bauer die Frage aufgeworfen, wieviel Flughafen das Umland eigentlich noch vertrage. Für viele Anwohner ist die Grenze des Erträglichen längst erreicht. "Wir müssen doch nicht der Nabel der Welt werden", sagen sie unisono.

"Deshalb werden wir mit allen demokratischen Mitteln um unsere Lebensqualität kämpfen", sagt Kammerbauer. Das Problem sei nur, dass die Jobmaschine Flughafen ein Hätschelkind des Freistaats sei. "Deshalb verhalten sich viele im Schatten des Erfolges still."