

Schutzgemeinschaft Erding-Nord, Freising und Umgebung e.V.

Manfred Pointner, 1. Vorsitzender
Meichelbeckstraße 10, 85356 Freising
Tel. 08161 / 23 21 42, mobil 0175 / 725 12 91

16.05.2015

RESOLUTION der Schutzgemeinschaft Erding-Nord, Freising und Umgebung e.V. zur geplanten dritten Start- und Landebahn am Flughafen München

Der Schutzgemeinschaft Erding-Nord, Freising und Umgebung e.V. gehören 44 Städte, Märkte und Gemeinden aus den Landkreisen Dachau, Erding, Ebersberg und Freising, die Landkreise Dachau, Erding und Freising sowie ca. 1.200 Privatpersonen an.

Die Mitglieder der Schutzgemeinschaft sprechen sich gegen den Bau einer 3. Start- und Landebahn aus, weil kein Bedarf besteht. Sie ist unwirtschaftlich und rechtfertigt nicht den massiven Eingriff in die Gesundheit und Lebensqualität der Bewohner in der Umgebung des Flughafens. Das Gleiche gilt für die weitere Versiegelung von Landschaft und die Zerstörung eines Vogelschutzgebietes von europäischem Rang.

Vorweg sei bemerkt, dass die Entscheidungen der Gerichte auf den Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses abstellen und die seither eingetretenen tatsächlichen Entwicklungen nicht berücksichtigen. Die Gerichte entscheiden auch nicht darüber, ob die Maßnahme wirtschaftlich ist und vorrangig gegenüber anderen wichtigen Infrastrukturmaßnahmen in Bayern.

Zu den Gründen im Einzelnen:

1) Bedarf

Für das Jahr des Zeitpunktes des Planfeststellungsbeschlusses 2011 ging die in die Planfeststellung eingegangene Prognose noch von ca. 420.000 Flugbewegungen aus. Tatsächlich waren es 411.000, sodass zumindest annähernd noch die tatsächlichen Zahlen der Prognose entsprochen haben. Für das Jahr 2014 wurden 460.000 Bewegungen prognostiziert. Tatsächlich waren es 377.000.

Auch wenn man ab 2015 ein moderates Wachstum der Flugbewegungen zugrunde legt (die Deutsche Flugsicherung geht von einem Wachstum für alle Flughäfen in Deutschland zwischen 1% und 1,5% aus), würde die in der Planfeststellung genannte Kapazitätsgrenze des Zwei-Bahnen-Systems von 480.000 Bewegungen auch bis zum Prognose-Horizont 2025 bei Weitem nicht erreicht. Diese Kapazitätsgrenze wurde im Übrigen unter der Vorgabe einer 4-minütigen durchschnittlichen Verspätung und einer Umsteigezeit von 30 Minuten errechnet.

Beim Erstellen der Prognosen wurden die Umrüstung der Flugzeugflotten der Gesellschaften auf größere Flugzeuge und die höhere Auslastung nicht berücksichtigt. Allein aus wirtschaftlichen Gründen wird sich die Umrüstung weiter fortsetzen und auch bei der Auslastung ist die Obergrenze noch nicht erreicht.

Die Angaben der Flughafen München GmbH, dass an mehreren Stunden am Tag keine zusätzlichen Slots mehr zur Verfügung stehen, rechtfertigen nicht den Bau einer 3. Start- und Landebahn. Auch wenn an einzelnen Stunden an den Wochentagen die Bewegungszahlen zwischen 80 – 90 Bewegungen liegen und damit den Koordinationseckwert von 90 Bewegungen pro Stunde nahekommen, sind unmittelbar vor und nach diesen Spitzen erhebliche Kapazitäten frei.

Eine geringfügige Erhöhung der Wartezeiten für Umsteiger, wie sie an anderen Flughäfen üblich sind (z.B. in Frankfurt durchschnittlich 45 Minuten), ist zumutbar, auch im Verhältnis zu den Belastungen, die eine 3. Start- und Landebahn für die Umgebung des Flughafens bringen.

Bei den Überlegungen, wie sich der Flugverkehr weiter entwickeln wird, ist auch zu berücksichtigen, dass die Flughäfen Nürnberg und Frankfurt erhebliche Überkapazitäten haben, deren Ausnutzung rein schon aus ökonomischen Gründen sinnvoll und notwendig wäre.

2) Wirtschaftlichkeit des Baues einer 3. Start- und Landebahn

Es trifft nicht zu, dass für den Bau der 3. Start- und Landebahn keine Steuergelder verwendet würden. Der Flughafen München GmbH hat bis 1993 Gesellschafter-Darlehen in Höhe von insgesamt 1.276,2 Millionen Euro erhalten.

Nach den Darlehensverträgen sind Zinszahlungen nur aus den Bilanz-Gewinnen zu leisten. Erstmals wurden im Jahr 2003 insgesamt 7,468 Millionen Euro an Zinsen gezahlt. Weitere Zahlungen erfolgten erst 2009 und 2010.

Die Stadt München hat bereits 2002 errechnet, dass ihr bis 2001 Zinsen in Höhe von rund 355 Millionen Euro entgangen sind. Bezogen auf den Freistaat wären dies bis 2001 dann 785 Millionen Euro und für den Bund rund 400 Millionen Euro. Bis heute summieren sich die entgangenen Zinsen auf fast zwei Milliarden, davon eine Milliarde für den Freistaat Bayern. Eine Verzinsung des eingezahlten Stammkapitals der Gesellschafter ist dabei noch nicht eingerechnet.

Nachdem Darlehen und Stammkapital aus Steuergeldern finanziert wurden und das durch die nicht gezahlten Zinsen bei der FMG eingesparte Kapital nunmehr für die 3. Bahn verwendet würde, würden durchaus aus Steuern finanzierte Mittel für den Bau der 3. Bahn von der FMG eingesetzt.

Im Sinne einer wirtschaftlichen und ökonomisch sinnvollen Verwendung dieser Mittel wäre es angebracht, dass die FMG Gewinnausschüttungen an ihre drei Gesellschafter leistet. Diese könnten dann für weitaus sinnvollere und für eine große Masse der Bevölkerung wichtigere Verkehrsmaßnahmen (Schienen-Nah- und Fernverkehr oder Sanierung von Straßen und Brücken) verwendet werden. Insbesondere ist die verkehrliche Infrastruktur in der Flughafenregion bereits derzeit überlastet und würde ein weiteres Ansteigen des flughafenbezogenen Verkehrs nicht verkraften. Das Gleiche gilt für bezahlbaren Wohnraum. Schon heute ist es für Normalverdiener unmöglich, Wohnraum zu angemessenen Bedingungen zu finden.

3) Belastung der Bevölkerung

Auch wenn der Bayerische VGH festgestellt hat, dass die Lärmbelastung der Bevölkerung unter Anwendung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von dieser hingenommen werden muss, so ist doch unbestritten, dass Fluglärm nicht nur lästig, sondern auch gesundheitsgefährdend ist und negative Einflüsse auf die Entwicklung der im Lärmbereich lebenden Kinder hat.

Darüber hinaus sind die Gesundheitsschäden durch Luftschadstoffe bei Weitem noch nicht aufgeklärt, auch wenn sich die Belastungen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde und des Gerichts innerhalb der derzeit zulässigen Grenzwerte bewegen sollten.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Gründe, die seinerzeit 2005 für die Planungen einer 3. Bahn genannt wurden, heute nicht mehr zutreffend sind. Waren es 2004 noch 383.000 Flugbewegungen und 2008 432.000 Bewegungen, sind diese Bewegungszahlen nunmehr seit 2011 erheblich zurückgegangen.

Andererseits sind die Exporte, das Wirtschaftswachstum und die Steuereinnahmen seit 2011 erheblich gestiegen und die Arbeitslosigkeit gesunken. Und das, obwohl die Anzahl der Destinationen von 2011 auf 2014 in etwa gleich geblieben ist (241 zu 240). Im Sommerflugplan 2015 sind es nach Angaben der FMG lediglich 228.

Dies allein zeigt schon, dass die Steigerung der Wirtschaftsleistung nicht von der Anzahl der Destinationen abhängig ist.

Als Schutzgemeinschaft sehen wir es als unsere besondere Aufgabe an, Sie über die Fakten zu informieren, die gegen den Bau einer 3. Bahn sprechen. Gerne stehen wir auch zu Gesprächen bereit.

Manfred Pointner
1. Vorsitzender