

An die
Regierung von Oberbayern
Maximilianstraße 39

80538 München

Verkehrsflughafen München;

Antrag der Flughafen München GmbH (FMG) auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für eine 3. Start- und Landebahn gemäß §§ 8 ff. des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG); Ergänzende Unterlagen der FMG und wirtschaftswissenschaftliches Gutachten des Hamburgischen WeltWirtschaftsinstituts (HWWI)

Gegen die Planung erhebe ich folgende Einwände:

Ich lehne den Bau einer 3. Start- und Landebahn ab.

Meine bisherigen Einwände erhalte ich in vollem Umfang aufrecht, im Übrigen schließe ich mich den Einwendungsgründen des Bundes Naturschutz, der Schutzgemeinschaft Freising-Erding und meiner Heimatgemeinde an, bitte um Zusendung des Planfeststellungsbeschlusses und Durchführung eines Erörterungstermines und ergänze meine Einwände wie folgt:

I. HWWI-Gutachten (neue Unterlage):

1. Generell sind ökonomische Prognosen über längere Fristen mit hohen Unsicherheiten behaftet. Durch die aktuelle weltweite Wirtschaftskrise sind diese noch deutlich gestiegen.
2. Überhaupt nicht berücksichtigt werden die Risiken, die sich aus den drohenden Staatsbankrotten ergeben, und zwar nicht nur Griechenlands, sondern auch Spaniens, Italiens und Portugals und der damit verbundenen möglichen Folgen für den Euro sowie Großbritanniens und den Auswirkungen auf die EU und zumindest indirekt wiederum auf den Euro.
3. Ebenfalls nicht berücksichtigt wird das nächste Groß-Problem, das bereits vor der Tür steht: „Europas Banken fürchten Kreditkartenkrise“ (Spiegel online, 27.07.2009).
4. Fazit: Das Gutachten des HWWI ist in sich unlogisch. Zudem ist das Gutachten insgesamt völlig wachstumsunkritisch.

Fazit: Das HWWI-Gutachten rechtfertigt nicht den Bau einer 3. Start- und Landebahn am Flughafen München.

II. Gutachten der Firma Intraplan Consult (überarbeitetes Gutachten):

1. Die „alten“ Prognosewerte werden beim Basisszenario nur deshalb annähernd erreicht, weil man **einfach den Prognosezeitraum um 5 Jahre verlängert**.
2. Bei der Entwicklung der Kosten geht Intraplan von falschen Annahmen aus: Treibstoffkosten bei der Lufthansa 2008 angeblich nur 21 % der Gesamtkosten, tatsächlich sind es aber 28 % (Angaben: „Lufthansa-Politikbrief“).
3. Treibstoffpreise: Die dargestellte Entwicklung des Ölpreises ist viel zu optimistisch im Sinne der Planung. Auswirkungen von Spekulationen werden überhaupt nicht in Betracht gezogen.
4. Die von der Lufthansa übernommenen Zahlen zum spezifischen Treibstoffverbrauch sind in sich nicht stimmig. Widersprüche werden nicht geklärt.
5. Bei der Berechnung des Passagieraufkommens wird mit unterschiedlichen Wachstumsraten gearbeitet. Das Szenario „*niedriges Wirtschaftswachstum*“ wird völlig ausgeblendet, die Werte bei diesem Szenario sind fast identisch mit dem Prognosenullfall, d.h., der zu erwartende Flugverkehr ist locker mit dem jetzigen Bahn-System abwickelbar.
6. Auswirkungen Emissionshandel: Völlig ausgeblendet wird, welche Folgen es haben könnte, falls die Schweiz beschließen sollte, sich in diesem Punkt nicht der EU anzuschließen und der Flughafen Zürich dadurch schon aus reinen Kostengründen erheblich an Attraktivität gewinnen könnte, gerade im Interkontinentalverkehr, der ja angeblich das höchste Wachstumspotenzial haben soll. Die Folgen für den Flugverkehr in München werden schöngerechnet.
7. Es werden falsche Schlussfolgerungen aus dem HWWI-Gutachten im Zusammenhang mit der zu erwartenden Wirtschafts- und Einkommensentwicklung gezogen.
8. Landseitige Verkehrsanbindung: Das vom Gutachter angenommene Erschließungskonzept ist bislang kaum über den Stand von wenig belastbaren Gutachten hinausgekommen.

Fazit: Auch das überarbeitete Intraplan-Gutachten ist fehlerhaft und keine seriöse und nachvollziehbare Begründung für den Bau einer 3. Start- und Landebahn am Flughafen München.

III. Aktuelle Entwicklung der Zahl der Flugbewegungen am Flughafen im Erdinger Moos:

Nach Angaben der FMG wurde am Flughafen München im 1. Quartal gegenüber dem schon desaströsen Jahr 2009 erneut ein Minus von 5,7 % bei den Flugbewegungen erzielt. Auch seitdem ging die Zahl der Flugbewegungen weiter zurück.

IV. Keine Reduzierung der Belastung:

Die FMG hat die Chance vertan, zumindest eine Verkleinerung der Planung zu prüfen. Trotz der geänderten Voraussetzungen wird an der völlig überdimensionierten Planung festgehalten. Damit verringern sich weder der Landschaftsverbrauch noch die Zerstörung der einmaligen Natur oder die Lärm- und Abgasbelastungen. Dies ist nach wie vor völlig inakzeptabel.

V. Klima (erneut keine Aussagen in den neuen Unterlagen):

Gerade nach dem Scheitern der Klimakonferenz in Kopenhagen ist es wichtig, Zeichen gegen die Klimakatastrophe zu setzen. Der Flugverkehr trägt massiv zur Klimaerwärmung bei. Das Vorhaben dient der Zunahme des Flugverkehrs und damit der Zunahme der klimawirksamen Abgase (CO₂, Stickoxide, Ozon, Wasserdampf u.a.). Es widerspricht damit allen Zielen der Bayerischen Staatsregierung, der Bundesregierung und der EU zum Klimaschutz.

VI. Finanzierung (erneut keine Aussagen dazu in den neuen Unterlagen):

Gerade in einer Zeit extremer Neuverschuldung und substanzieller Ausgabenkürzungen in den öffentlichen Haushalten müssen öffentliche Risikoinvestitionen vermieden werden. Ich protestiere gegen die Verschleuderung unserer Steuergelder, ohne die die 3. Bahn nicht gebaut werden kann.

VII. Naturschutz (überarbeitete Unterlagen):

Die Planung führt trotz der Änderungen zu einer erheblichen Beeinträchtigung europäischer Schutzgebiete. Die Kohärenzmaßnahmen sind unzureichend, ein Kohärenzausgleich für einen derart großen Verlust naturschutzfachlich wertvoller Gebiete nicht machbar. Da zudem der Bedarf weniger denn je gegeben ist (s.o.), verstößt das Vorhaben mehr denn je gegen Naturschutzrecht.

VII. Persönliche Einwendungen (ggf. siehe auch Zusatzblatt):

Ort

Datum

Unterschrift

Name, Vorname: _____

Straße: _____

Postleitzahl, Wohnort: _____

(Bitte leserlich schreiben!)