

# Pressemitteilung



## Flughafen im Größenwahn

### **Bund Naturschutz und Landkreis Freising fordern Verzicht auf 3. Start- und Landebahn am Flughafen München**

Das aktuell laufende Raumordnungsverfahren für eine 3. Start- und Landebahn am Flughafen München bewerten Bund Naturschutz und Landkreis Freising gleich: „Die Bedarfsprognose liest sich wie ein großer Wunschzettel der Flughafen-Gesellschaft. Sie spiegelt den Größenwahn der Betreiber wider, basiert auf falschen Annahmen und würde für jedes andere Vorhaben als Begründung durchfallen.“ kritisierte Prof. Dr. Hubert Weiger, Landesvorsitzender des Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) die Planung. „Letztlich will die FMG hier unnötiges Wachstum erzeugen durch den künstlichen Aufbau einer internationalen Drehschreibe – und das auf Kosten der Menschen der Region, der Steuerzahler in ganz Bayern, der Natur und des Klimas“ fasst Dr. Christian Magerl, 1. Vorsitzender des BN Freising, die Kritik zusammen.

Manfred Pointner, Landrat des Landkreises Freising und Vorsitzender der Fluglärmkommission, zeigte sich besonders empört über die Auswirkungen auf die Bevölkerung: „Die Grenze der Lärm-Belastung ist im Landkreis in vielen Gemeinden schon jetzt erreicht und überschritten. Mit der 3. Bahn würde für viele Menschen die Lärmbelastung ins Unerträgliche steigen, ohne dass die Region irgendwelche Vorteile hätte.“

BN und Landrat kritisieren weiterhin, dass die 3. Bahn das Erdinger Moos weiter entwerten und sowohl wertvolle Natur als auch alle wichtigen Naherholungsgebiete massiv beeinträchtigen würde.

München,  
04.10.2006  
PM 19/06/FA  
Verkehr

Fachabteilung  
München  
Pettenkoferstr. 10 a / I  
80336 München

Tel. 089/54 82 98 63  
Fax 089/54 82 98 18

fa@bund-naturschutz.de  
www.bund-naturschutz.de

Die Planung verschlingt 1.150 ha Fläche, wovon 326 ha Boden unter Beton verschwinden würde. Das Grundwasser würde noch weiter abgesenkt und beeinträchtigt werden.

Doch die Auswirkungen der Planung sich nicht nur regional verheerend. „Die Staatsregierung hat kein Geld für die Verstärkung der Energieeinsparung, die Zunahme des Klimakillers Flugverkehr aber wird massiv subventioniert.“ erklärte Weiger. „Der Flughafenausbau betrifft daher uns alle, weil er die Klimaerwärmung verstärken wird und Gelder binden wird, die in ganz Bayern dann für sinnvolle und nötige Projekte fehlen werden“.

Landrat und BN fordern daher die Bevölkerung ganz Bayerns auf, sich bis 10.11.2006 gegen die Planung der 3. Start- und Landebahn auszusprechen und den Protest durch Äußerungen im Raumordnungsverfahren und Teilnahme an der Großdemonstration am 07.10.2006 in Freising zu unterstützen. BN, Landkreis und fast alle Kommunen in der Flughafen-Region, darunter die Stadt Freising, haben bereits jetzt ihre Klage gegen den Ausbau angekündigt.

gez. Prof. Dr. Hubert Weiger  
Landesvorsitzender des BN

gez. Manfred Pointner  
Landrat des Lkr. Freising

gez. Dr. Christian Magerl  
1. Vorsitzender BN Freising

gez. Dr. Renate Poeschel  
1. Vorsitzende BN Erding

Anlage 1: Argumente gegen den Flughafenausbau mit einer 3. Start- und Landebahn

Anlage 2: Übersichtskarte der Planung

Für Rückfragen:

BN Freising: Dr. Christian Magerl: 08161/66099 oder 08161/66631.

[www.freising.bund-naturschutz.de](http://www.freising.bund-naturschutz.de)

BN Landesverband: Dr. Christine Margraf, Leiterin BN Fachabteilung München: 089/54829889 / Richard Mergner, Verkehrsreferent, Landesbeauftragter: 0911/81878-25

[www.bund-naturschutz.de](http://www.bund-naturschutz.de) ( à Fakten: Verkehr à Flughafen)

Landratsamt Freising: 08161/600-0, [www.kreis-fs.de](http://www.kreis-fs.de)

## Anhang 1: Argumente gegen den Flughafenausbau einer 3. Start- und Landebahn

### 1. Unzureichende Bedarfsprognose und fehlender Bedarf im Prognose-Gutachten von Intraplan (2005)

Das Gutachten von Intraplan geht von folgenden falschen Annahmen aus:

- Rohölpreise auf gleich bleibendem Niveau des Preisstandes 2004 bzw. geringer Einfluss der Rohölpreise auf die Flugticketpreise.
- gleichbleibende/ steigende Nachfrage bei den mittleren Einkommenschichten ohne Berücksichtigung der bundesdeutschen Reformen und des demografischen Wandels.
- durchschnittliches Wirtschaftswachstum in Deutschland von 2%/ Jahr bis 2020.
- Voraussetzung für die Prognosen ist die Realisierung zahlreicher Verkehrser-schließungen wie Transrapid (mit 1,6 Mio. Fahrgästen), Ringschluss Erding oder Neufahrner Kurve.
- Der Ausbau anderer Flughäfen (FFM, BBI) und der Neubau des gigantischen Drehkreuzes in Dubai fehlen in der Fluggastprognose weitgehend.

Alle diese Annahmen lassen sich widerlegen. Beispielsweise war der Rohölpreis 2006 mit z.T. über 78 \$/ Barrel schon wesentlich höher als in der von Intraplan zugrundegelegten Prognose von 29 \$/ Barrel für 2030.

Es werden sich somit sowohl die Flugreisen stark verteuern, als auch die Nachfrage nicht annähernd in dem von Intraplan prognostizierten Ausmaß steigern.

Intraplan geht auf diese Entwicklungen überhaupt nicht ein. Hartnäckig wird alles ignoriert, was eine vermeintliche Rechtfertigung der dritten Start- und Landebahn beeinträchtigen könnte. Das Gutachten basiert auf einem Heile-Welt-Szenario, das mit der Realität wahr-scheinlich wenig zu tun hat.

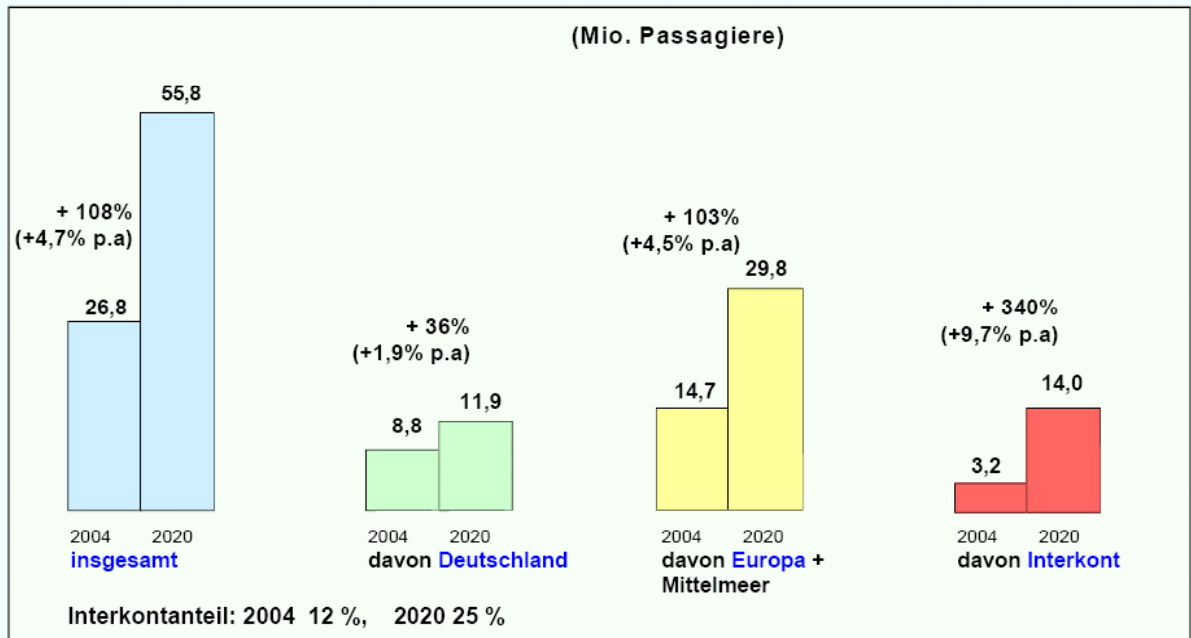
Der herbeigerechnete Bedarf besteht zudem hauptsächlich aus **Umsteigerverkehr**:

	2004 IST (ROV 2006)	Prognose 2020 mit 3. SLB (ROV 2006)	Zuwachs 2020/2004 in %	Prognose für 2020 ohne 3. SLB (ROV 2006)	Differenz ohne / mit 3. SLB
Fluggäste Mio. (Flugbe-wegungen)	26,8 (383.000)	55,8 (610.000)	108 % (59 %)	41,9 (473.000)	- 13,9 (137.000) = 25 (22) %
Passagiere/ Flug- bewegung <sup>1</sup>	75	97	29 %		
Umsteiger Mio. (Anteil)	8,8 (33 %)	24,9 (45 %)	183 % (36 %)	30 %	- 15 % (33 %)
Originär-pas- sagiere	17,8 Mio.	30,7 Mio.	72 %	29,3 Mio.	

1: bezogen auf Passagierflüge

## Ergebnisse (6) : Passagieraufkommen MUC nach Herkunfts-/Zielgebieten

37



**Aus der Analyse des angeblichen Bedarfes, der somit hauptsächlich dem Umsteigerverkehr dienen soll, ergibt sich klar, dass weder aus regionaler Sicht noch aus bundesdeutscher Sicht ein Bedarf für eine 3. Bahn gegeben ist. Schon in den letzten Jahren erfolgte der große Teil des Wachstums durch Wachstum im Umsteigerverkehr. Die Bedürfnisse der weiteren Region lassen sich sehr gut ohne die 3. Bahn erfüllen.**

**Allein durch eine bessere Auslastung der Flugzeuge bzw. des Einsatzes effizienterer Flugzeuge ließen sich 30 bzw. 29 % mehr Passagiere abwickeln. Auch andere Flughäfen schaffen mehr Flugbewegungen/ Jahr, weil sie die Flugzeuge besser auslasten.**

**Wie Intraplan ausführt entstünde ein Großteil der prognostizierten Nachfrage überhaupt nur durch den Ausbau und einer entsprechenden Angebotserweiterung. Daraus folgt: Die dritte Start- und Landebahn würde einen Bedarf decken, der ohne sie gar nicht erst entstünde. Eine Maßnahme, die aus ihren eigenen Folgen die Begründung für ihre Notwendigkeit herleitet, ist schlicht und ergreifend Unfug.**

## **2. Verstoß gegen Landesplanung und Raumordnung**

*„Zur Sicherung der Lebenschancen künftiger Generationen soll Bayern in seiner Gesamtheit und in seinen Teilräumen dauerhaft umwelt-, wirtschafts- und sozialverträglich entwickelt werden. Gleichwertige und gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Lebensteilen sollen geschaffen und erhalten werden.“ (Bayerisches Landesentwicklungsprogramm 2006)*

Die Region Freising zeichnet sich bereits heute durch eine erhebliche Lärm- und Verkehrsbelastung im Zusammenhang mit dem Flughafen aus. Weitere Belastungen wie durch die 3. Bahn oder den mit der Erschließung des Flughafens begründeten Transrapid, verstoßen gegen die Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen.

Die geringe Arbeitslosenquote im Landkreis Freising ist vom Flughafen relativ unabhängig, eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen wäre vielmehr in ländlichen Regionen nötig. Während der Flughafenausbau und der Transrapid mit Milliarden vom Staat gefördert werden, werden die Gelder für den ländlichen Raum immer weiter gekürzt – dies widerspricht dem Gleichheitsgrundsatz und Allgemeinwohl Bayerns.

*„Die Flughafen München GmbH dient den Verkehrsbelangen des Landes Bayern und der Stadt München im innerdeutschen und internationalen Luftverkehr. Sie ist ausschließlich und unmittelbar zum Nutzen der Allgemeinheit tätig.“ (FMG) – ein Nutzen für die Allgemeinheit durch die 3. Bahn ist nicht erkennbar.*

## **3. Zerstörung von Natur, Erholungsgebieten und Boden**

Durch die 3. Bahn wird im Erdinger Moos weitere Fläche unmittelbar für den Bau zerstört. Zudem werden Lebensräume im Erdinger Moos und in den Isarauen unmittelbar durch zunehmende Lärmbelastung erheblich stärker als bisher gestört. Dies kann vor allem für Vögel negative Auswirkungen haben.

**Bereits die Errichtung des Flughafen München im Erdinger Moos hat zu einer keineswegs ausgleichbaren bzw. ausgeglichenen sowie nicht einer ersetzbaren bzw. ersetzten Zerstörung von Lebensräumen und der Funktionsbeziehung des gesamten Erdinger Moores geführt.** Es ist fachlich nicht nachvollziehbar, dass das UVS-Gutachten zum Ergebnis kommt, dass die negativen Beeinträchtigungen in das Schutzgut Flora und Fauna durch die 3. Bahn „vollständig kompensierbar“ sind.

Völlig inakzeptabel ist die Basis der Beurteilung der Verschlechterung für die **Natura 2000-Gebiete** (FFH-VB). Es wird angeführt, dass „*in der Analyse der möglichen Projektwirkungen die für den Prognosenullfall (ohne Ausbau) prognostizierten Belastungen als Vorbelastung angesetzt und nur die Differenz zwischen Prognosenullfall und Planungsfall als vorhabensbedingt gewichtet [wird]. Zeithorizont ist dabei jeweils das Jahr 2020.*“ Da auch der Prognosenullfall eine Steigerung des Flugverkehrs beinhaltet (s.o.) wird eine 2020 möglicherweise auftretende Zusatzbelastung jetzt als Vorbelastung angesetzt. Bewertungsbasis für das Verschlechterungsverbot und die Bewertung der Auswirkungen und der Erheblichkeit ist somit nicht der aktuelle Ist-Zustand, sondern der Differenz-Zustand zwischen einem Zustand 2020 ohne 3. SLB und mit 3 SLB. **Eine derartige Bewertungsbasis ist fachlich völlig inakzeptabel und wohl auch rechtlich nicht haltbar.** Es ist ganz klar, dass die Auswirkungen eines Eingriffes an der Verschlechterung gegenüber dem aktuellen Zustand bewertet werden müssen. Generell zu kritisieren ist, dass keine vollständige FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde.

Ebenfalls defizitär ist die Betrachtung der Auswirkung der **Grundwasserabsenkung**. Eine vertiefende Analyse wird nicht vorgenommen. weil „*noch keine Details zu den .. technischen Maßnahmen vorliegen*“ (FFH-VB). Möglicherweise vorhandene Auswirkungen auf angrenzende Niedermoorreste (v.a. NSG Viehlassmoos) sollen angeblich „*durch die geplante Wiederversickerung wieder ausgeglichen*“ werden. Erfahrungsgemäß sind derartige Ausgleichsmaßnahmen immer unvollständig.

**Der Bau der 3. Bahn bedeutet eine Flächeninanspruchnahme von 1.150 ha !** Neu versiegelt, d.h. unter Beton verschwinden werden 169 ha sowie auf der Vorfeldfläche 157 ha = **326 ha neue Versiegelung.**

Rund **5,4 Mio. m<sup>3</sup>** gewachsener Boden müssen abgetragen bzw. umgelagert werden. Der Rohstoffbedarf beträgt rund 7,9 Mio. m<sup>3</sup> und muss zum großen Teil angeliefert werden.

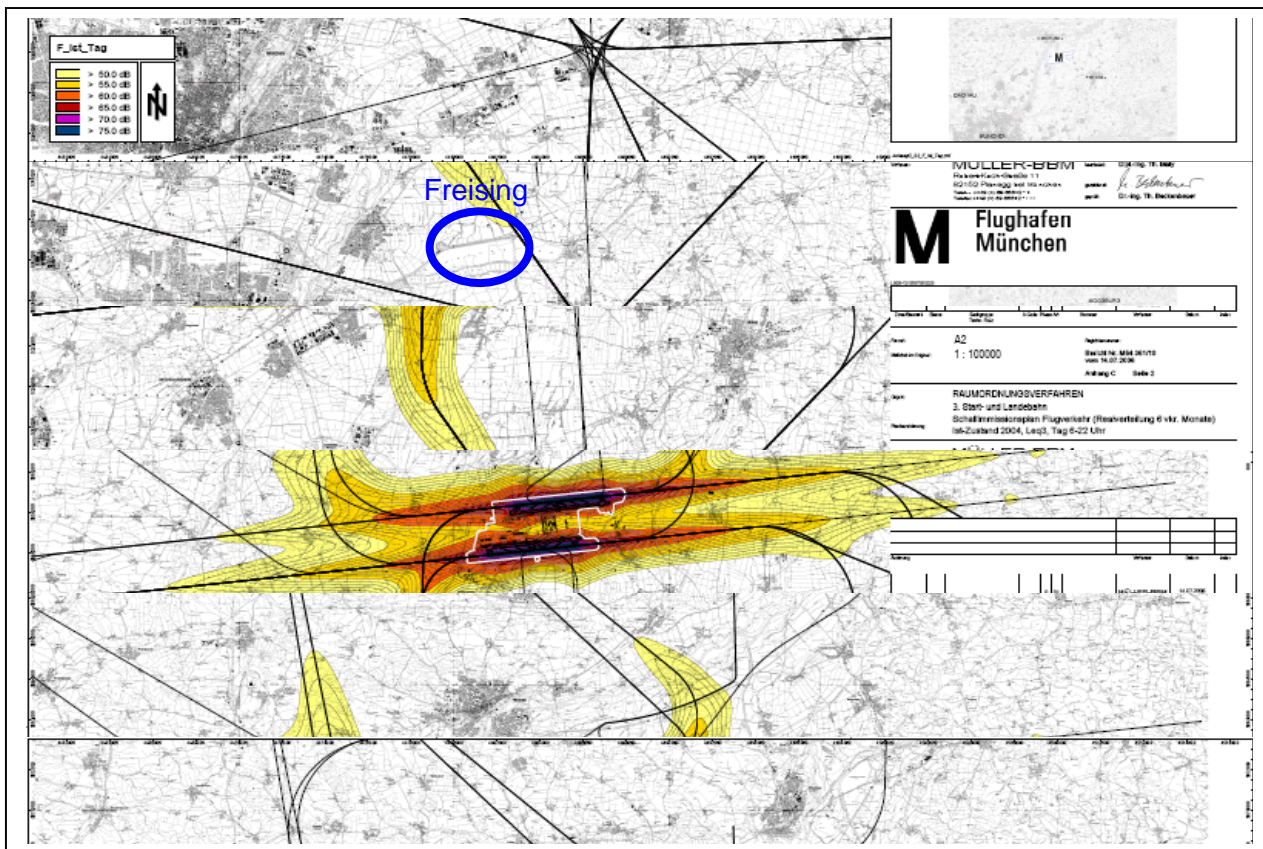
#### 4. Lärmbelastung

Hohe Fluglärmbelastung vermindert nicht nur die Lebensqualität, sondern ist nachgewiesenermaßen Ursache für erhöhtes Herzinfarktrisiko sowie bei Kindern für Konzentrations- und Lernschwierigkeiten. Auch die Aushöhlung der Nachtflugbeschränkungen trägt hierzu bei. Die FMG hat erst vor wenigen Tagen ihre Forderungen zur **Ausdehnung des Nachtflugverkehrs** vor Gericht in vollem Umfang gegen die Kläger durchsetzen können – wo hier ein „Kompromiss“ (wie anschließend von der FMG betont) zu sehen ist, bleibt das Geheimnis der FMG oder zeigt, wohin die FMG in der Zukunft will.

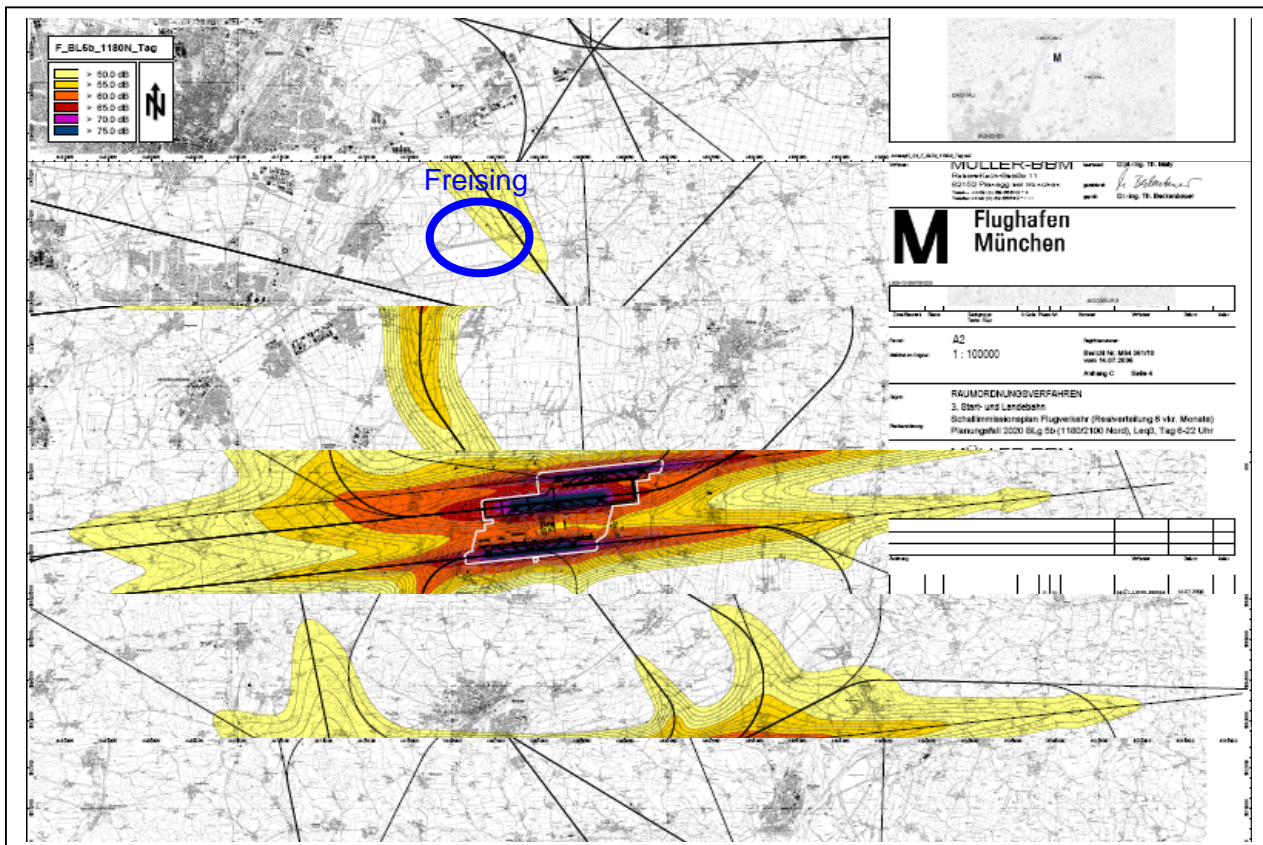
Die Verlegung des Flughafens von Riem ins Erdinger Moos war mit der größeren Entfernung von Siedlungsgebieten zum Schutz der Bevölkerung Münchens begründet – nun rückt der Flughafen immer näher in die Stadt Freising.

Allein folgende Karten der Lärmbelastung soll zeigen, dass sich die Lärmbelastung für die Region Freising/ Erding massiv erhöht:

Aktuelle Lärmbelastung:



Künftige Lärmbelastung mit 3. Start- und Landebahn (Durchschnittswerte):



## 5. Subventionierung

Der Flugverkehr wird vom Steuerzahler kräftig mitbezahlt.

Folgende Subventionen erhält der Flugverkehr allgemein bzw. die FMG München:

- Steuerbefreiung Kerosin: z.B. 2004 5,8 Mrd. €
- Mehrwertsteuerbefreiung: ca. 300 Mio. €/pro Jahr
- Airbus-Entwicklung: mind. 30–35 Mrd. € von 1970 - 2000
- „Marketing-Zuschuß“ Flughafen München: 14 €/1000 l Kerosin; 2003: 6,5 Mio. €
- Gesellschafterdarlehen FMG: Zinseinbußen über 2 Mrd. €
- Geplante Verkehrserschließung Flughafen München einschließlich Transrapid: ca. 5 Mrd. €

Mit dem Flugverkehr wird ausgerechnet das Verkehrsmittel am stärksten subventioniert, das die Umwelt am stärksten belastet.

## 6. Klimawirksamkeit

Fliegen ist die energieintensivste Art, sich fortzubewegen. Beim Verbrennen von Kerosin entstehen Wasserdampf, Kohlendioxid und Stickoxide. Die Auswirkungen dieser Stoffe auf das Klima sind in luftiger Höhe dreimal größer als am Boden und vergrößern so den Treibhauseffekt entsprechend. Bei einem weltweiten jährlichen Wachstum des Flugverkehrs von rund 5 % wird sich der Flugverkehr in naher Zukunft zum Klimakiller Nr. 1 unter den Verkehrsträgern entwickeln. Derzeit trägt der Luftverkehr mindestens 4 % zur globalen Erwärmung bei. Die aktuelle Klimaschutzforschung hält sogar einen Anteil von derzeit 12 % am globalen Treibhauseffekt für möglich.

Bei einem Urlaubsflug nach Mallorca (Hin- und Rückflug 2600 km) wird das Klima fast gleich stark geschädigt wie durch ein Jahr Autofahren (Autojahres-km 11.000 km).



**Anhang 2: Übersichtskarte der Planung einer 3. Start- und Landebahn im Nord-Osten des bestehenden Geländes**

