

Pressemitteilung

Flughafen im Größenwahn

Bund Naturschutz fordert Einstellung des Verfahrens für eine 3. Start- und Landebahn am Flughafen München

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) hat heute seine 58-seitige Stellungnahme zum geplanten Bau einer 3. Start- und Landebahn am Flughafen München bei der Regierung von Oberbayern abgegeben: "Wir fordern ein Ende der verfehlten Wachstumsmanie des Münchner Flughafens und weisen die Begründung der FMG für die 3. Bahn als fehlerhaft und absolut willkürlich zurück". Die Belastungen für die Menschen und die Natur des Münchner Umlandes und des Erdinger Moores sind bereits heute grenzwertig und dürfen nicht zugunsten eines konstruierten internationalen Wachstum weiter erhöht werden.

Der BN fordert auch, dass der Protest aus der Region ernst genommen wird: "Mehr als 30.000 Unterschriften gegen die 3. Start- und Landebahn zeigen den großen Widerstand der Region." so Dr. Christian Magerl, Kreisvorsitzender des BN Freising. "Diesen Willen der Bevölkerung muss die Regierung von Oberbayern in der Beurteilung mit ein beziehen."

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) lehnt die 3. Start- und Landebahn strikt ab. Es hat in seiner ausführlichen Stellungnahme sowohl die Begründung für das Vorhaben als auch die verharmlosenden Aussagen der fehlerhaften Umweltverträglichkeitsprüfung detailliert widerlegt: "Die Begründung der FMG ist fehlerhaft und völlig unzureichend, die 3. Bahn wäre ein erheblicher, vermeidbarer, nicht

München,
10.11.2006
PM 21/06/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

ausgleichbarer Eingriff in Natur und Landschaft und ist damit weder nach Bayerischem Naturschutzgesetz noch der UVP-Richtlinie genehmigungsfähig. Die 3. Bahn widerspricht gegen zahlreiche zentrale Ziele der bayerischen Landes- und Regionalplanung und ist aus Sicht der Raumordnung nicht genehmigungsfähig.“ bringt Dr. Christine Margraf, Leiterin der BN-Fachabteilung München, die wesentlichen Argumente auf den Punkt. Eine Maßnahme, die aus ihren eigenen Folgen die Begründung für ihre Notwendigkeit herleitet, ist schlicht und ergreifend Unfug.

Auch rügt der BN Verfahrensfehler: es fehlt eine Strategische Umweltprüfung mit Umweltbericht, eine tatsächliche ergebnisoffene Alternativenprüfung, detaillierte FFH-Verträglichkeitsprüfungen sowie artenschutzrechtlicher Ausnahmeprüfungen.

Der BN hat die Regierung von Oberbayern aufgefordert, in der landesplanerischen Beurteilung eine an den Fakten orientierte Abwägung zu treffen nicht den rücksichtslosen Expansionswünschen der FMG nachzugeben. “Eine Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung ist nicht gegeben - das Verfahren ist einzustellen.” so das klare Fazit von BN-Landesbeauftragtem Richard Mergner.

gez. Dr. Christian Magerl
1. Vorsitzender BN Freising
Tel.: 08161/66099 oder 66631

gez. Dr. Renate Poeschel
1. Vorsitzende BN Erding
Tel.: 08122/13801

gez. Dr. Christine Margraf
Leiterin Fachabteilung München
Tel.: 089/548298-89

gez. Richard Mergner
Landesbeauftragter des BN
Tel.: 0911/81878-25

www.freising.bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz-erding.de
www.bund-naturschutz.de (à Fakten: Verkehr à Flughafen)

Anlage 1: Zusammenfassung der Stellungnahme des BN gegen die 3. Start- und Landebahn am Flughafen München
Anlage 2: Gliederung der Stellungnahme des BN

Anlage 1: Zusammenfassung der Stellungnahme des BN gegen die 3. Start- und Landebahn am Flughafen München

(Stellungnahme zum download unter: www.bund-naturschutz.de à fakten à Verkehr à Flughafen München)

Zusammenfassung:

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) lehnt das o.g. Vorhaben aus folgenden Gründen strikt ab:

1. Planungsfehler

Die Planungsunterlagen sind in zentralen Punkten fehlerhaft: es fehlt eine **Strategische Umweltprüfung**/ Umweltbericht, es fehlt eine ergebnisoffene **Alternativenprüfung** (insbesondere Überprüfung der Null-Variante), es fehlt eine **FFH-Verträglichkeitsprüfung**, es fehlt eine Überprüfung der Betroffenheit des Artenschutzrechtes (besonders/ streng geschützte Arten).

2. Klimaschutz

Die Belange des **Klimaschutzes** werden fahrlässig missachtet. Die CO₂-Emissionen aus dem Luftverkehr sind in Deutschland im Kyoto-Berichtszeitraum zwischen 1990 und 2004 um über 50 % gestiegen. Der Luftverkehr hat heute schon einen Anteil von 9 % am weltweiten Klimawandel, prognostiziert wird für 2020 bei Fortsetzung des bisherigen Wachstums ein Anteil von 15 %. Die Ausweitung des Flugverkehrs, und damit auch eine 3. Start- und Landebahn ist daher mit den Belangen und Zielen des Klimaschutzes nicht vereinbar.

3. Landesentwicklung und Raumordnung

Durch das Vorhaben würde gegen **zahlreiche Grundsätze und Ziele der Landesentwicklung und der Regionalplanung** verstoßen werden, während das Ziel der 3. Start- und Landebahn nicht explizit im Landesentwicklungsprogramm steht. Die Planung geht zudem über die Vorrangfläche des LEP hinaus.

Der einseitige Bezug der vorgelegten Planung auf wirtschaftliche und verkehrliche Ziele missachtet die nötige gleich- bzw. sogar höherrangige Gewichtung anderer Belange, insbesondere des Menschenschutzes (Lebensqualität, Lärm, Schadstoffbelastung u.a.), des Ressourcenschutzes, des Natur- und Landschaftsschutzes, des Freiraumschutzes, des Klimaschutzes und des Zieles der gleichwertigen Lebensverhältnisse und räumlich ausgewogenen Bevölkerungsentwicklung in Bayern. Das Vorhaben dient einzig und allein der maximalen Kapazitätserweiterung zur Erfüllung der expansiven Ziele der Lufthansa durch Induzieren neuer zusätzlicher – nicht aus der Region stammender – Nachfrage durch eine Stärkung der Hub-Funktion. Würde diesem Ziel der Vorrang eingeräumt werden gegenüber den zahlreichen anderen negativ betroffenen Belangen, wäre dies ein massiver Abwägungsfehler aus Sicht der Landes- und Regionalplanung.

Auch würde das Vorhaben übergeordneten bundesweiten Zielsetzungen widersprechen, die sich aus Verpflichtungen zum Klimaschutz, aus der Nachhaltigkeitsstrategie oder aus der Biodiversitätsstrategie ergeben.

4. Bedarfsprognose

Die **Bedarfsbegründung** ist in zentralen Annahmen fehlerhaft und willkürlich und als unbegründet zurückzuweisen. Die Kapazität wird durch die Berechnungen künstlich reduziert, die „Arbeitshypothese der Engpassfreiheit“ ist willkürlich, es existieren vom gleichen Gutachter unterschiedliche Aussagen zur Prognostizierbarkeit für den Zeitraum 2020. Das Gutachten von Intraplan geht von **folgende falschen Annahmen** als Grundlage für die Prognosen aus:

- Rohölpreise auf gleich bleibendem Niveau des Preisstandes 2004 bzw. geringer Einfluss der Rohölpreise auf die Flugticketpreise (29 \$/ Barrel für 2030). Realität ist, dass der Rohölpreis schon 2006 mit z.T. über 78 \$/ Barrel wesentlich höher war.
- gleichbleibende/ steigende Nachfrage bei den mittleren Einkommensschichten. Damit bleiben die Auswirkungen bundesdeutscher Reformen und des demografischen Wandels unberücksichtigt.
- durchschnittliches Wirtschaftswachstum in Deutschland von 2% pro Jahr bis 2020. Realität ist, dass dieser Wert seit 1993 erst 4 mal erreicht wurde und dass zudem eine derart genaue Prognose bis 2020 generell sehr fraglich ist.
- die Realisierung zahlreicher Verkehrserschließungen wie Transrapid (mit 1,6 Mio. Fahrgästen), Ringschluss Erding oder Neufahrner Kurve wird als Voraussetzung für die Prognosen angenommen. Realität ist, dass deren Realisierung keineswegs sicher ist.
- Völlig unberücksichtigt bleiben in der Fluggast-Prognose der Ausbau anderer Flughäfen (FFM, BBI) und der Neubau des gigantischen Drehkreuzes in Dubai.

Alle diese Annahmen lassen sich widerlegen. Dazu kämen noch mögliche Auswirkungen einer Abschaffung der Steuervorteile für den Flugverkehr (z.B. Kerosin-Steuer), die ebenfalls nicht berücksichtigt wurden. Auch wurden aktuelle Studien zum Verdrängungswettbewerb und zu Überkapazitäten an den Flughäfen nicht berücksichtigt. Es werden sich somit sowohl die Flugreisen stark verteuern, als auch die Nachfrage nicht annähernd in dem von Intraplan prognostizierten Ausmaß steigern. **Daraus ergibt sich, dass die Prognosen von Intraplan falsch sind. Damit entfällt die Begründung für das Vorhaben.**

Es wird von einem „Idealzustand“ ausgegangen, es werden die jeweils günstigsten aller vorhandenen Prognoseparameter angenommen, die eher dem Wunschenken als den realen Möglichkeiten entsprechen. Bei gleichzeitiger Nichtbeachtung aller „Störfaktoren aus der Wirklichkeit“ kommen die Gutachter zu dem von ihnen geforderten Ergebnis.

Neben den fehlerhaften Prognosen ist festzustellen, dass die Ausweitung hauptsächlich durch Erhöhung des Umsteigeranteils (von 33 % auf 45 %) erzielt werden soll. Es soll ein internationales Drehkreuz etabliert werden, ohne dass MUC über das entsprechende Einzugsgebiet verfügt. Der Bedarf aus der Region kann problemlos mit dem derzeitigen System erfüllt werden. 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.**

Der angebliche Kapazitätsengpass ist somit hausgemacht und liegt einzig und allein an den rücksichtslosen Expansionsplänen der FMG und einer völlig verfehlten Strategie der Unternehmensführung, die zu Lasten des Flughafenumlandes geht. Die FMG ist offenbar bestrebt, willfährig alle Wünsche der Lufthansa zu erfüllen: **Expansion um jeden Preis, die Kosten haben die Steuerzahler und die Belastungen die Menschen im Umland zu tragen.**

Als falsch, unbegründet und rücksichtslos muss die Aussage: „Die Aufrechterhaltung des Status quo stellt kein Planungsziel dar, das vor den Vorgaben des ROG, des Landesplanungsgesetzes und namentlich der Zielbestimmungen des Landesentwicklungsprogrammes Bayern 2006 Bestand hat“ (Antrag S. 26) zurückgewiesen werden.

Insgesamt gibt es keine schlüssige Argumentation für die Annahme eines zukünftigen großen Wachstums an Flugpassagieren. Damit entfällt die Begründung für das Vorhaben.

5. Umweltverträglichkeit

Die **Umweltverträglichkeitsstudie** ist sowohl in der Erfassung als auch in der Bewertung unzureichend:

- Die Datengrundlage als Basis der Darstellung ist unvollständig und defizitär.
- Es fehlt eine Alternativenprüfung.
- Einige Einflussfaktoren (z.B. Lärm für Tiere, Vogelschlag) werden fehlerhafterweise nicht als Wirkfaktoren betrachtet.
- Als Vergleichsbasis für die Bewertung der Eingriffe wird bei allen indirekten Wirkungen nicht der Ist-Zustand, sondern der Prognosenußfall im Jahr 2020 herangezogen, sowohl in der UVS als auch bei den Ausführungen zur FFH-Verträglichkeit. Dies ist unzulässig.
- Die negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch (Lärm), Luftqualität, Erholung, Biotope, Flora, Fauna, Biologische Vielfalt und Wasser sind gravierender als in der UVS dargestellt. Die UVS reduziert den Haupteingriff auf das Schutzgut Natur auf den direkten Flächenverbrauch und missachtet damit weitere Konfliktschwerpunkte insbesondere mit den Funktionsbeziehungen, der Fauna oder dem Gewässersystem. Negative Auswirkungen auf das Gewässersystem/ Grundwasser werden unter keineswegs sicheren Annahmen als gering bewertet. Die Grenzwerte für die Betroffenheit durch Lärm sind zu niedrig. Die Belastung durch Luftschadstoffe (v.a. NO_x, Stickstoffeinträge, Feinstaub) wird unzulässigerweise durch Vergleich mit der Hintergrundbelastung relativiert, obwohl oberstes Primat hier eine strikte Vermeidung weiterer Schadstoffe sein muss. Dies umso mehr, als für etliche Schadstoffe von der WHO erst vor kurzem eine noch weitere Verschärfung der Grenzwerte vorgeschlagen wurde.
- In der Bewertung einzelner Schutzgüter bzw. einzelner landschaftsökologischer Raumeinheiten bleiben wesentliche Faktoren unberücksichtigt, so dass in der UVS fehlerhafte (i.d.R. zu geringe) Bewertungen erfolgen. Entsprechend ergeben sich (Folge-)Fehler in der Konfliktschätzung, die in etlichen Punkten zu niedrig ausfällt.
- Die Bewertung der Lärmbelastung ist methodisch unzureichend.
- Die vorhandenen Belastungen (Vorbelastung) werden zu wenig berücksichtigt, sie werden fehlerhafterweise als Begründung für eine zusätzlich nur geringe weitere Verschlechterung herangezogen.
- Die Zusatzbelastungen durch die Zunahme des Verkehrs und der Siedlungs-/ Gewerbefläche in der ganzen Region sowie Folgewirkungen wie sekundärer Landverbrauch werden zu gering bzw. überhaupt nicht eingeschätzt.
- Die Darstellung der Summationswirkung und der kumulativen Wirkungen aller Faktoren ist unzureichend bzw. fehlt völlig.
- Die Eingriffe werden fälschlicherweise als ausgleichbar bzw. ersetzbar bezeichnet.

Die UVS ist insgesamt als stark verharmlosend zu bezeichnen, tatsächliche Verschlechterungen werden kleingerechnet, **die Konflikte werden unterbewertet** und die Erheblichkeit der Eingriffe wird deutlich zu niedrig bewertet. Die Planung würde gegen zahlreiche Zielsetzungen von Fachplänen des Naturschutzes, von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten, von Schutzgebieten und eines Grünzuges verstoßen. **Eine Ausgleichbarkeit ist nicht möglich**, wie auch das Scheitern zahlreicher Ausgleichsmaßnahmen bzw. des Ausgleichskonzeptes zum bestehenden Flughafen verdeutlicht. Auch ist kein funktionaler Ersatz für die völlig Entwertung und Zerstörung des nördlichen Erdinger Moores möglich.

Dem Fazit der UVS, dass das Vorhaben durch Vermeidungsmaßnahmen „*umweltverträglich verwirklicht werden kann*“ ist deutlich zu widersprechen. Dieses Fazit ist eine grobe Missachtung der negativen umweltrelevanten Auswirkungen (von der Klimarelevanz des Flugverkehrs bis zum Verlust der Landschaft) und ebenso der negativen sozialen und lebensqualitätsbedeutsamen Auswirkungen der Planung.

Nach Art. 6a (1) Satz 1 BayNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen müssen vorrangig ausgeglichen oder ggf. ersetzt werden. Weder ein Ausgleich noch ein Ersatz des beantragten Vorhabens ist möglich. Das Vorhaben ist zudem unbegründet und daher vermeidbar. **Es muss daher unterlassen werden.**

6. Gesamtbetrachtung

Es würde in unverhältnismäßiger unzumutbarer Weise in allgemeine öffentliche Belange (Wasserhaushalt, Bodenschutz, Natur- und Landschaftsschutz) und in private Schutzgüter wie Gesundheit und Eigentum eingegriffen werden. Diese Belange sind in ihrer Gesamtheit so gewichtig, dass sie gegenüber dem – noch dazu fehlerhaft und falsch begründeten angeblichen Bedarf in der Raumordnung eindeutig höher zu gewichten sind.

Als völlig untauglich erweisen sich daher auch die Hinweise der FMG auf die diversen Gerichtsurteile: „*Ein Vorhaben ist – auch nach den Maßgaben des für das später zu führende Fachplanungsverfahren maßgeblichen Luftverkehrsgesetzes – vernünftigerweise geboten, wenn das Vorhaben „einer Bedarfslage gerecht wird, die zwar noch nicht eingetreten ist, aber bei vorausschauender Betrachtung in absehbarer Zeit mit hinreichender Sicherheit erwartet werden kann*“ (BVerwG, U. vom 20.04.2005, Nr. 4 C 18.03, S. 16 der Urteilsausfertigung – Flughafen München, eigene Hervorhebung). **Eben genau diese „hinreichende Sicherheit“ ist im vorliegenden Fall gerade nicht gegeben.**

Daher ist das geplante Vorhaben einer 3. Start- und Landebahn am Flughafen München aus verkehrspolitischen, raumplanerischen, klimarelevanten sowie naturschutzfachlichen, naturschutzrechtlichen, artenschutzrechtlichen Gründen abzulehnen. Wegen der Belastung für die Menschen sprechen auch gesellschaftspolitische und soziale Gründe gegen das Vorhaben. Eine überzeugende Begründung für das Vorhaben ist nicht gegeben und somit keine Überwindung der dem Vorhaben entgegenstehenden Belange möglich.

Das Vorhabens ist insgesamt nicht genehmigungsfähig.

Das Verfahren ist einzustellen.

Anlage 2: Gliederung der Stellungnahme

(Stellungnahme zum download unter: www.bund-naturschutz.de à fakten à Verkehr à Flughafen München)

1. Zusammenfassung

2. Fehlen einer Strategischen Umweltprüfung

3. Fehlende Planrechtfertigung

- 3.1. Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung und der Landesplanung
- 3.2. Beurteilung der derzeitigen Kapazität
- 3.3. Unzureichende Methodik und Fehler im Prognosegutachten von Intraplan
- 3.4. Falsche Unternehmensstrategie zu Lasten des Umlandes
- 3.5. Fazit: Kein Bedarf für eine 3. Start- und Landebahn

4. Unzureichende Alternativenprüfung

5. Unzureichende Prüfung überregionaler Auswirkungen (Klimawirksamkeit)

6. Verstoß gegen Schutzbestimmungen nach Arten- und Naturschutzrecht, Umweltverträglichkeit

- 6.1. Grundsätzliche Kritik an der Methodik
- 6.2. Nicht ausgleichbare Eingriffe in Flora und Fauna, Biotope
- 6.3. Verstoß gegen die artenschutzrechtliche Bestimmungen für geschützte Arten
- 6.4. Nicht ausgleichbare Eingriffe in das Schutzgut Boden
- 6.5. Nicht ausgleichbare Eingriffe in das Schutzgut Wasser
- 6.6. Nicht ausgleichbare Eingriffe in das Schutzgut Mensch (Lärm, Luft, Erholung) und Landschaft

7. Fehlen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung, Defizite der Verträglichkeitsbetrachtung

- 7.1. Fachliche Defizite in der Darstellung und Bewertung der Auswirkungen
- 7.2. Unzureichende Summationsprüfung und Darstellung der Auswirkungen auf die Kohärenz
- 7.3. Fehlende Beurteilung der Vereinbarkeit mit den Erhaltungszielen, der Erheblichkeit, der Alternativenprüfung nach EU-Recht

8. Schlussbetrachtung