

Pressemitteilung



München,
05.10.2011
PM 26/11 FA
Verkehr

BN kritisiert Planfeststellungsbeschluss für die 3. Start- und Landebahn am Flughafen München:

Nicht einmal minimalste Anforderungen an eine echte Bedarfsüberprüfung und Prüfung der Auswirkungen auf das Klima, Ressourcenknappheit oder den Artenschwund werden erfüllt

BN wird gegen das maßlose Luxusprojekt ohne Realitätsbezug mit realen massiven Belastungen für die Menschen, Natur und Klima klagen

Der Bund Naturschutz hat sich in den letzten Wochen intensiv mit dem fast 3000 Seiten langen Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern zur Genehmigung der 3. Start- und Landebahn am Flughafen München auseinandergesetzt.

„Dieser Planfeststellungsbeschluss erfüllt nicht einmal die minimalsten Erwartungen, die wir an die Prüfung eines solchen Projektes haben.“ so das Fazit von Prof. Dr. Hubert Weiger, Landesvorsitzender des Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN).

„Klimaveränderung, Ressourcenknappheit oder weltweiter Artenschwund – damit hätten sich die Regierung von Oberbayern und auch die Staatsregierung auseinandersetzen müssen. Doch Aussagen zu internationalen und nationalen Verpflichtungen zum Klima- und Naturschutz sucht man vergebens. Es ist bezeichnend, dass Klimaschutz insgesamt auf gerade mal einer Seite abgehandelt wird und auch dort wird nur erklärt, warum man Klimaschutz nicht behandelt.“

Der BN wird daher gegen die 3. Bahn klagen und dabei vor allem den Bedarf hinterfragen sowie den Schutz der Natur und des Klimas einklagen. „Dieser zerstörerische Auswuchs internationalen Wettbewerbs ohne Rücksicht auf Verluste muss gestoppt werden.“

Der Verband ist durch neue Rechtsprechung aus einem Prozess gegen ein Kohlekraftwerk seit kurzem berechtigt, auch den Klimaschutz einzuklagen. „Der Ausbau des Flughafens München und damit die Steigerung des Flugverkehrs ist mindestens genauso relevant für den Klimawandel wie ein Kohlekraftwerk.“ so Weiger. „Der Flughafen München ist schon

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

jetzt nach neuesten Studien für 10% des Treibhausgas-Ausstosses Bayerns verantwortlich. Fliegen ist die klimaschädlichste Form der Fortbewegung.“ ergänzt Dr. Christian Magerl, Vorsitzender des BN Freising.

Dass sich die Regierung von Oberbayern mit diesen zentralen Themen nicht beschäftigen will, hat schon der Verzicht auf einen zweiten Erörterungstermin und die Nichtbeachtung von fast 60.000 Einwendungen gezeigt. „Diese Ignoranz gegenüber den Bürgerrechten kritisieren wir aufs schärfste.“ so Weiger. „Ein rechtsstaatliches Verfahren und Gesprächsangebote des Ministerpräsidenten können diese Anhörung nicht ersetzen.“

„An diesem Verfahren zeigt sich auch die dringende Notwendigkeit einer Änderung des Planungsrechtes“ so der BN. „Nach derzeitigem Planungsrecht findet eine echte Bedarfsprüfung de facto nicht mehr statt.“

„Der Planfeststellungsbeschluss folgt völlig unkritisch dem völlig unrealistischen Wunsch-Bedarf und der unverantwortlichen Wachstums-Gläubigkeit der FMG. Dem werden reale massive Belastungen für die Menschen und irreversible Zerstörungen der Natur einfach untergeordnet.“ fasst Dr. Christine Margraf, Artenschutzreferentin des BN, ihre Kritik am Planfeststellungsbeschluss zusammen. „Wir werden vor Gericht für eine richtige Bewertung und Abwägung streiten, damit nicht Umsteigezeiten über Lebensqualität, Natur- und Klimaschutz gestellt werden.“

Der BN wird nichts unversucht lassen, dieses Projekt auf gerichtlichem und auf politischem Weg zu Fall zu bringen.

Als ersten Schritt will der Verband den Sofortvollzug verhindern: „Wenn die FMG und die Gesellschafter die Bürgerrechte nicht mit Füßen treten wollen, dann verzichten sie auch ohne Anweisung des Gerichtes auf den Sofortvollzug.“ fordert Weiger. „Hier kann die Politik zeigen, wie ernst sie es mit der neuen „Bürgernähe“ meint und ob sie aus Stuttgart 21 etwas gelernt hat.“

Daher ruft der BN auch zur Großdemonstration am 29. Oktober am Marienplatz in München auf, die er zusammen mit dem Aktionsbündnis aufgemüCkt, der Stadt Freising und der Schutzgemeinschaft Erding-Nord, Freising und Umgebung e.V. veranstaltet. „Wir werden auch von Seiten der Jugendlichen deutlich präsent sein und klar machen, dass uns dieses Projekt unsere Zukunft stiehlt.“ ruft Florian Sperk, Pressesprecher der Jugendorganisation des BN (JBN) zur Teilnahme auf.

Kein Bedarf

Einen zentralen Ansatzpunkt sieht der BN im fehlerhaft begründeten Bedarf. *„Weder für die Mobilität und den Wirtschaftsraum Münchens noch Bayerns ist eine 3. Bahn nötig, hier geht es nur Größenwahnsinn, dessen Kosten und negative Folgen die Allgemeinheit tragen müsste.“* kritisiert Magerl.

Bereits die erste Prognose der FMG (2007) hat sich als unhaltbar erwiesen – was die Kritik des BN bestätigt hat. Die zweite einfach um 5 Jahre nach hinten verschobene Prognose (2010) ist an grundlegenden Parametern kaum verändert. Trotzdem wurde sie im Planfeststellungsbeschluss nahezu kritiklos als nachvollziehbar bestätigt.

„Wer glaubt, dass sich bis 2025 keine Wirtschaftskrisen ereignen, die zunehmende Knappheit des Öls zu keinen hohen Preissteigerungen führt, und Klimaschutz für den Flugverkehr nicht zu stärkeren Einschränkungen führen muss, der träumt von Luftschlössern, die mit der Realität nichts zu tun haben.“ schüttelt hierzu Magerl nur den Kopf. Als Bestätigung für seine Kritik sieht der BN, dass erst vor kurzem sowohl Air Berlin als auch Lufthansa angekündigt haben, die Zahl der geplanten Flüge deutlich zu reduzieren (Lufthansa) bzw. die Flotte um gut 10 % ausdünnen (Air Berlin). „Das Wachstum der Flugbewegungen liegt nach wenigen Monaten mit deutlicher Erholung nach der Wirtschaftskrise seit Juni 2011 wieder auf sehr niedrigem Niveau. Ende 2011 werde höchstens das Niveau des Jahres 2006 erreicht.“

Es ist skandalös, dass die FMG vor diesem Hintergrund mit der Lufthansa einen Vertrag geschlossen hat der die Lufthansa dazu zwingt in München zu wachsen: *„Gleichzeitig wird von der DLH eine Wachstumserklärung abgegeben, in der sich die DLH trotz Inbetriebnahme der 4. Bahn am Flughafen Frankfurt in den nächsten Jahren auf ein weiterhin forciertes Wachstum am Flughafen München entsprechend der aktuellen Intraplan-Verkehrsprognose für die Planfeststellung der 3. Start-/Landebahn verpflichtet. Sollten in dem Zeitraum von 2010 bis 2017 die im Intraplan-Gutachten prognostizierten Passagierzahlen unterschritten werden, leistet die DLH unter bestimmten Prämissen eine finanzielle Ausgleichszahlung von bis zu insgesamt maximal 50 Mio. Euro.“* (Zitiert aus einem Schreiben von Georg Fahrenschon, Finanzminister und Aufsichtsratsvorsitzender der FMG)

Maßlose Planungsziele

Eine zentrale Rolle im Klageverfahren spielen die Planungsziele (s.u.). Hier sieht der BN viele Ansatzpunkte: „Die gewünschten Ausbauziele sind entweder maßlos überzogen wie z.B. das 4-Minuten-Kriterium, 30-Minuten-Umsteigezeit, Komfort oder Flexibilität. Oder es ist für sie keine 4km lange 3. Bahn nötig wie z.B. für Sicherheit, geringe Störanfälligkeit, einen Koordinationseckwert von 120 Flugbewegungen/ Stunde, die Sicherung des Wirtschaftsstandortes und Arbeitsplätze.“ fasst Dr. Christine Margraf, Artenschutzreferentin des BN, ihre Kritik am Planfeststellungsbeschluss zusammen: „Dieser Ausbau wäre ein absolut maßloser Luxusausbau für einen Wunsch-Bedarf, dem konkrete massive Belastungen für die Menschen und irreversible Zerstörungen der Natur gegenüberstehen. Wir werden vor Gericht für eine richtige Bewertung und Abwägung streiten, damit nicht Umsteigezeiten über Lebensqualität, Natur- und Klimaschutz gestellt werden.“ Der PFB ist geprägt von einer dauerhaften und ausführlichen Wiederholung von Ziel- und

Diese Pressemitteilung ist im Internet unter:

<http://www.bund-naturschutz.de/presse/pressemitteilungen.html> abrufbar

Wunsch-Aussagen aus dem Bereich Verkehr, während Verpflichtungen wie Erhalt der Biodiversität, Klimaschutz oder gleichwertige Lebensbedingungen höchstens kurz erwähnt werden. Der BN sieht hier ein eklatantes Missverhältnis in den zugrundeliegenden Bewertungsmaßstäben.

Daran ändert es auch nichts, dass allein der Naturschutz auf mehr als 1000 Seiten des 2800 Seiten langen Planfeststellungsbeschlusses abgehandelt wird. „Noch so viel Papier und formale Ausgleichsarithmetik kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Zerstörungen viel gravierender sind als dargestellt und keineswegs als „ausgleichbar“ bezeichnet werden können.“ so Margraf.

Planfeststellungsbeschluss: wenig Neues im Vergleich zur FMG-Planung, Zusatzgutachten nicht veröffentlicht

Von den umfangreichen Kritikpunkten des BN und der anderen fast 60.000 Einwände wurden im Planfeststellungsbeschluss nichts Wesentliches berücksichtigt. Zwar folgte das Luftamt dem BN in einigen Punkten bei der Kritik an den Naturschutzgutachten, was aber nicht zu einer anderen Bewertung der Ausgleichbarkeit durch das Luftamt geführt hat. Zu einigen Detailfragen hat das Luftamt – wohl auf die Einwendungen hin – noch ergänzende Gutachten und Stellungnahmen eingeholt. „Insbesondere fällt auf, dass diese Gutachten noch bis vor kurzem eingeholt wurden und beispielsweise die Länge der geplanten 3. Bahn betreffen.“ hat Margraf festgestellt. „Etwa 20 solcher Gutachten werden im Bescheid zitiert, jedoch nicht öffentlich vorgelegt. Wir haben diese nun auf eigene Kosten beim Luftamt anfordern müssen.“

Vorratsplanung, von der FMG als „nachhaltig“ deklariert

Der BN weist auch deutlich darauf hin, dass mit einem Drei-4km-Bahnen-System zudem wesentlich mehr Flugbetrieb abgewickelt werden könnte als im Verfahren bewertet wurde. Dies wird von der FMG als „Nachhaltigkeit“ der Planung bezeichnet, was der BN als „**massiven Begriffs-Missbrauch**“ kritisiert.

„Auch wenn wir die Prognosen generell für falsch halten: es hätte wenigstens im Verfahren die maximale Belastung für die Menschen und die Natur betrachtet werden müssen, die mit drei 4-km Bahnen verbunden sein könnte.“ Das ist nicht erfolgt.

Einen weiteren Fehler sieht der BN darin, dass eine kürzere Bahn mit völlig absurden Argumenten von der FMG und vom Luftamt als „nicht zumutbar“ bewertet wurde. „Es ist ein Skandal, dass der FMG im Planfeststellungsbeschluss keinerlei Abstriche an ihrer Planung zugemutet werden, nicht einmal im Sekundenbereich, während die massiven dauerhaften Belastungen der Bevölkerung und die Zerstörungen von Natur als zumutbar bewertet werden.“

Finanzierung durch den Steuerzahler?

Die geplante 3. Start- und Landebahn mit einer Länge von 4000 m und einer Breite von 60 m . Sie soll ca. 1 Milliarde Euro kosten.

Wien Schwechat plant ebenfalls eine 3. Piste mit einer Länge von 3680 m und einer Breite von 60 m. Die geschätzten Kosten liegen bei 1,8 Milliarden Euro.

Diese Pressemitteilung ist im Internet unter:

<http://www.bund-naturschutz.de/presse/pressemitteilungen.html> abrufbar

(derStandard 15. März 2011). Bei Bau des Flughafens im Erdinger Moos kam es bereits zu einer gigantischen Kostenexplosion: Zum Zeitpunkt des Kabinettsbeschlusses im August 1969 ging man von 1,6 Milliarden DM aus, nach vier Jahren Bauzeit musste 1989 Finanzminister Tandler einräumen, dass man bereits bei 5,2 Milliarden DM angelangt sei. Bei der Inbetriebnahme im Mai 1992 war dann der Endstand von 8,55 Milliarden Euro erreicht.

Erster Schritt: Ziel Sofortvollzug aussetzen

Die Klage wird spätestens am 04.11.2011 eingereicht, dann läuft die Frist ab. Zu diesem Zeitpunkt muss die Klage gegen den Sofortvollzug eingereicht und begründet werden. Die Klage gegen das Gesamtprojekt muss zum 04.11.2011 eingereicht werden, kann aber noch bis zu 6 Wochen später begründet werden. Eine Entscheidung des Gerichtes über die Klage gegen den Sofortvollzug wird wohl innerhalb von Monaten zu erwarten sein, eine Entscheidung über die Hauptklagen wird nach Ansicht des BN mindestens 1-2 Jahre dauern.

Ein erstes Ziel des BN ist es, den Sofortvollzug zu verhindern: „Es besteht doch überhaupt kein dringender Bedarf für die 3. Bahn.“ kritisiert Magerl. „Die Entwicklung der Flugbewegungen hinkt sogar den neuen Prognosen schon wieder hinterher, die Prognosen sind mehr denn je unrealistisch.“ Auch bei der Dimensionierung der Bahn hat der BN massive Defizite ausgemacht, insbesondere die Länge der Bahn ist durch nichts zu begründen.

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat bei der Sitzung der Fluglärmkommission Ende September zu der Flugroutenplanung bezüglich 3. Start- und Landebahn vorgetragen. Die DFS beginnt im 1. Quartal 2012 mit den Analysen und Planungen, bis zum 2. Quartal 2014 soll dieser Prozess beendet sein. Dann kommt die Abstimmung mit den Gemeinden etc. Die DFS rechnet damit, dass die endgültigen Flugrouten für den Winterflugplan 2015/2016 vorliegen, also in 4 Jahren (Vorausgesetzt die 3. Bahn kommt). Es besteht also keinerlei Grund zur Eile: In Frankfurt war der Spatenstich am 8. Mai 2009, die Inbetriebnahme erfolgt am 21. Oktober 2011.

„Wenn die FMG und die Gesellschafter die Bürgerrechte nicht mit Füßen treten wollen, dann verzichten sie auch ohne Anweisung des Gerichtes auf den Sofortvollzug.“ fordert Weiger. „Hier kann die Politik zeigen, wie ernst sie es mit der neuen „Bürgernähe“ meint und ob sie aus Stuttgart 21 etwas gelernt hat.“

Für Rückfragen:

Dr. Christine Margraf, Artenschutzreferentin Südbayern Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN), Tel.: +49 / 89 / 54 82 98 89, christine.margraf@bund-naturschutz.de

Dr. Christian Magerl, Kreisvorsitzender Bund Naturschutz Freising, Tel.: +49/ 8161 / 66631, christian.magerl@t-online.de, Manfred Drobny, Geschäftsstelle Bund Naturschutz Freising, Tel.: +49/ 8161 / 66099, bn.freising@t-online.de

Anhang: Planungsziele

Planerische Leitfaktoren und Planungsziele

(Hauptziele, Nebenziele)

(S. 697 ff. des Planfeststellungsbeschlusses)

Sicherung der Drehkreuzfunktion:

- Flexibilität im Rahmen der Nutzung für optimierte Verteilung Starts und Landungen
- Hohes Sicherheitsniveau

Bedarfsgerechter Ausbau:

- Kapazitätssteigerung auf 120 FB / h

Leistungsfähiger Ausbau:

- Hohe Servicequalität mit einer maximalen durchschnittlichen Verspätung von 4 min sowie einer kurzen und planbaren Umsteigezeit [30 min]
- Hohe Verfügbarkeit des Bahnsystems, geringe Störanfälligkeit
- (möglichst) unabhängiges Zweibahnssystem bei Ausfall einer Bahn
- Standardisierte Betriebsabläufe

Langfristigkeit der Ausbauplanung:

- Nachhaltigkeit des Ausbaus
- Sicherung Wirtschaftsstandort München
- Übereinstimmung mit den zukünftigen Anforderungen an die Luftverkehrsinfrastruktur