



Pressemitteilung

Anlage 1: die zentralen Argumentationslinien der BN-Klage

PfB = beklagter Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 05.07.2011

(Anmerkung: Die BN-Klage enthält keine Aussagen zur Lärmbetroffenheit, da der BN kein lärm betroffener Anwohner ist und dies daher nicht rügen kann)

1. Das Prognosegutachten von Intraplan ist inhaltlich und methodisch fehlerhaft, die Prognosen weisen hohe Unsicherheiten auf und überschätzen Passagiere und Flugbewegungen drastisch

Zahlreiche der Annahmen und Eingangsdaten, auf denen die Prognose aufbaut, sind falsch bzw. nicht haltbar und weisen eine hohe Prognoseunsicherheit auf. Im Detail zeigt der BN dies exemplarisch anhand der Annahmen zum Wirtschaftswachstum, zum Ölpreis/ Ticketpreise, zu den Flugkosten und zum Emissionshandel. Wichtige Aspekte wie die Potentiale der Verlagerung von Inlandsflügen auf die Bahn werden nicht einbezogen.

Teilweise sind die Annahmen auch nach wie vor – auch für die Planfeststellungsbehörde - nicht nachvollziehbar (z.B. das Netzmodell, Verkehrsmatrix 2005). Bei der Berechnung wurden grundlegende Methodiken der Wahrscheinlichkeitsrechnung missachtet (z.B. Quelle-Ziel-Matrix von 2008 für die Prognose zur Basis 2009 benutzt, ungebräuchliche bzw. unzulässige Verfahren bei der Festlegung von Preiselastizitäten). Hierfür legt der BN eine ausführliche Expertise von Prof. Besch bei, der 40 Jahre wissenschaftlich an der TH München bzw. TUM in Weihenstephan im Bereich der Marktanalyse und Marktprognose gearbeitet hat.

Daraus resultieren große Unsicherheiten hinsichtlich des prognostizierten Bedarfs. Es ist sehr unwahrscheinlich, dass der prognostizierte Bedarf eintreten wird. Es wurde vielmehr ein zu hohes Passagierwachstum ermittelt, der BN bzw. der Gutachter Prof. Besch schätzt den Fehler allein durch methodische Defizite auf ca. 10-20%. Ist aber die prognostizierte Passagierzahl um 10-20% geringer als von Intraplan angenommen, ist auch die prognostizierte Anzahl der Flugbewegungen um mindestens diesen Anteil überschätzt.

Fazit: Für die 3. Bahn liegen keine belastbaren Prognosen vor. Eigene Überprüfungen und Berechnungen machen eine Überschätzung der Passagierzahlen von 10-20 % sehr wahrscheinlich.

2. Die Kapazität des bestehenden Bahnsystems wird unterbewertet

Entscheidend für einen Bedarf eines Ausbaus der Start- und Landekapazitäten sind nicht die Passagierzahlen sondern die resultierenden Flugbewegungszahlen im Vergleich zu den bestehenden Kapazitäten. Im PFB wurden im wesentlichen alle diesbezüglichen Aussagen der FMG übernommen, ohne dass diese einer ersichtlichen kritischen Prüfung unterzogen wurden.

Der BN hat die Annahmen des PFB für die Kapazität des 2-Bahnsystems genauer analysiert und dabei eine systematische Unterschätzung der Kapazität festgestellt:

- **Wachstum der Flugzeuggrößen:** Die mittlere Größe der verwendeten Flugzeuge gemessen in Sitzplätzen bzw. Passagieren pro Flugzeug ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Überwiegend aus Gründen der Kosteneffizienz verwenden die Luftfahrtgesellschaften zunehmend größeres Fluggerät (siehe A380!) und mustern kleine Maschinen aus. Dieser Effekt wurde in den Planungen der FMG völlig unterschätzt. Der in den Prognosen für 2020 angenommenen Werte von 99 Passagieren je Flugzeug wird bereits heute erreicht. Je mehr Passagiere aber in einem Flugzeug sitzen, desto weniger Flugbewegungen sind nötig. Selbst bei sehr vorsichtigen Annahmen hinsichtlich des zukünftigen Wachstums der Flugzeuggrößen werden sich die für 2025 prognostizierten Passagiere mit einem um 20 – 25% im Vergleich zur Prognose der FMG reduzierten Bewegungsaufkommen befördern lassen
- **Planbare Flugbewegungen / Koordinationswert:** Der Flugplan für den Prognosefall geht von einer planbaren Kapazität von 90 Flugbewegungen/ Stunde (Koordinationseckwert) aus. Dabei belegt die FMG aber selbst mit Gutachten, dass bereits nach heutigem Stand der Technik 93 Bewegungen pro Stunde mit hoher Servicequalität möglich sind. Aber auch dieser Wert gibt nicht die tatsächliche planbare Kapazität des 2-Bahn-Systems wider. Denn zum einen sind diese Gutachten der FMG in verschiedener Hinsicht zu konservativ gehalten, und zum anderen kann dieser Wert bei verminderter Servicequalität auch deutlich überschritten werden. Nach Schätzung des BN sind unter zumutbaren Bedingungen und speziell in Spitzenzeiten bis zu 100 Bewegungen planbar.
- **Slotauslastung:** Selbst die Verkehrs-Spitzenzeiten sind nach eigenen Auswertungen des BN (auf Basis der FMG-Daten) deutlich weniger „überfüllt“ als von der FMG immer wieder gebetsmühlenartig behauptet. Die dabei blockierenden „Großvaterrechte“, die einem leistungsfähigen Flugverkehrsnetz oft entgegen stehen, sollen zudem bald durch eine europäische Verordnung deutlich beschnitten werden. Eine weitere Kapazitätserhöhung ist zudem durch einen gleichmäßigeren Tagesverlauf machbar, wie auch an vielen europäischen Hub-Flughäfen mit z.T. wesentlich höherer Auslastung üblich.
- **Bedingungen/ Vorgaben der FMG:** Die Planungen der FMG unterliegen der Vorgabe einer Umsteigezeit von 30 Minuten (Minimum Connecting Time) und einer kapazitätsbedingten mittleren Verspätung der Flüge von maximal 4 Minuten. Dabei wird letzteres Kriterium von der FMG sogar pro Einzeltag und nicht wie allgemein üblich im Jahresmittel angewandt. Diese strengen Parameter schränken die Kapazität des Flughafens unnötig ein. An anderen europäischen Flughäfen wird im Vergleich dazu mit deutlich reduzierten Anforderungen gearbeitet. So planen andere Hub-Flughäfen die Flugpläne in den Spitzenstunden beispielsweise mit bis zu 10 Minuten mittlerer Verspätung. Typische Umsteigezeiten liegen im internationalen Vergleich bei 45 bis 60 Minuten. Legt man diese relaxierten Anforderungen auch der Planung in München zugrunde, ergeben sich deutliche Kapazitätswachse. Der BN hält diese Anpassungen für zumutbar (die FMG und auch der PFB hält dagegen eine Überschreitung des 4 Minuten-Kriteriums von 3 – 7 Sekunden (!) nicht für zumutbar !)

Aufgrund dieser Faktoren steht es außer Zweifel, dass speziell in Hinblick auf die mindestens mittelfristig reduzierten wirtschaftlichen Prognosen selbst die von der Intraplan prognostizierten Passagierzahlen bis weit nach 2020 mit dem bestehenden 2-Bahnsystem befördert werden können, da die Kapazitätsreserven deutlich höher sind als von der FMG veranschlagt und speziell die Prognose der Flugzeuggrößen nicht haltbar ist.

Diese Pressemitteilung ist im Internet unter:

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

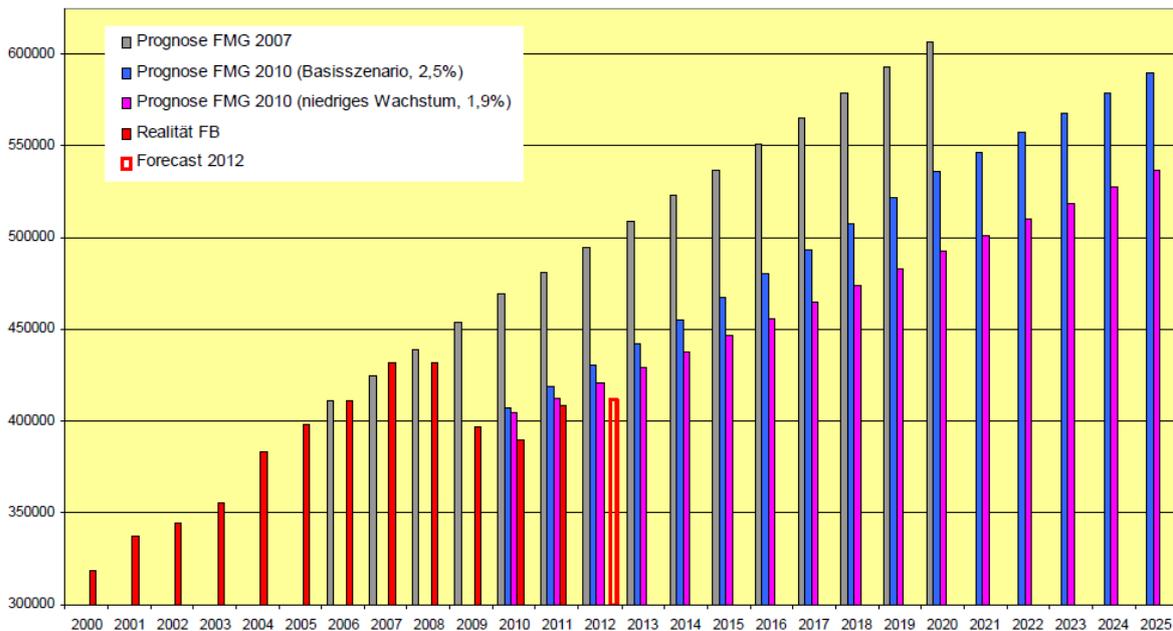
Fazit: Für die 3. Bahn liegt kein Bedarf vor, eine realistische Nachfrage während eines absehbaren Prognosezeitraumes (2020) kann auf dem bestehenden Bahnsystem abgewickelt werden (unabhängig davon, dass eine derartige Entwicklung aus Gründen wie Anwohnerschutz und Klimaschutz nicht wünschenswert wäre).

3. Die aktuelle Entwicklung am Flughafen München bestätigt Punkte 1 und 2

Gegenüberstellung der verschiedenen Prognosen von Intraplan und der Realität der Flugbewegungen am Flughafen München:

Darstellung der Prognose 2007, der Prognose 2010 - Basisszenario, der Prognose 2010 - niedriges Wirtschaftswachstum und der Realität der Flugbewegungen.

Für 2011 wird wie im Text dargestellt ein Wert von ca. 407.000 FB angenommen (Detaillierte Zahlen der xls-Tabelle: siehe Anhang).



siehe Anlage 3

Fazit: Die aktuelle Entwicklung am Flughafen München hinkt den Prognosen hinterher. Insbesondere für einen Sofortvollzug gibt es keinerlei Rechtfertigung.

4. Die Länge der 3. Bahn (4 km) ist nicht begründbar

Der Flughafen München hätte mit der 3. Bahn drei vollwertige 4 km-Bahnen. Dabei ist diese Bahnlänge von 4 km nur für (einen Teil) der Flugzeuge der Kategorie „Heavy“ (typ. größer 120 to Startgewicht) tatsächlich notwendig. Der Anteil dieser Flugzeuge wird in München 2020 unter 10% liegen. Die darunter liegende und am häufigsten auftretende Klasse „Medium“ kommt dagegen mit meist deutlich kürzeren Bahnlängen aus.

Daraus folgt, dass nicht einmal für den von Intraplan prognostizierten Flugverkehr drei 4-km-Bahnen zwingend nötig sind. Der gesamte für 2025 prognostizierte Flugverkehr schwerer Flugzeuge kann auf den bestehenden 2 Bahnen problemlos und ohne Einschränkungen abgewickelt werden. Zudem weisen die Berechnungen, die eine dritte 4-km-Bahn begründen sollen, methodische Mängel auf.

Fazit: Hilfsweise stellt der BN daher dar, dass eine kürzere Bahn ernsthaft in die Planung mit einbezogen werden müssen hätte. Dies würde eine komplette Neuauflage des Verfahrens bedeuten.

Diese Pressemitteilung ist im Internet unter:

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

5. Es fand keine fachlich und rechtlich korrekte Alternativenprüfung statt

Aus Punkt 4 ergibt sich, dass die Alternativenprüfung des PFB fehlerhaft ist, da sie kürzere Bahnen zu Unrecht nicht in die nähere Prüfung einbezogen hat.

Aus den Punkten 2 und 3 ergibt sich insbesondere in Verbindung mit Punkt 1, dass vor allem auch die Nullvariante zu Unrecht ausgeschieden wurde. Die im Pfb aufgeführten Gründe, warum die Nullvariante (Prognosenufall) der FMG nicht zumutbar ist, sind fachlich falsch und rechtlich nicht haltbar.

Fazit: Die Nullvariante und hilfsweise eine kürzere Bahnlänge wurden zu Unrecht in der Alternativenprüfung ausgeschieden. Die Alternativenprüfung ist nicht ergebnisoffen, sondern von Anfang an auf die Wunsch-Variante der FMG „5b“ hin orientiert.

6. Die Zerstörungen und Verluste der Natur, insbesondere im europäischen Schutzgebiet Erdinger Moos, sind gravierender als im Pfb dargestellt und keinesfalls „vollständig ausgleichbar“

Der BN legt mit umfangreichen eigenen Ausführungen sowie mit fünf Sachverständigengutachten dar, dass der Pfb die Verluste und Zerstörungen an Natur, Arten und Biodiversität unterschätzt. Folgende Punkte sind die Hauptkritikpunkte des BN:

- Der Planung liegen unzureichende Erfassungen zugrunde, die Gutachter mussten – auch aufgrund der Einwendungen des BN – immer wieder nachbessern und ihre eigenen Daten korrigieren.
- Mit fachlich fragwürdigen Methoden werden im Pfb die Wirkfaktoren „Lärm“ und „Wirbelschleppen“ als nicht relevant beurteilt. Der BN weist hierzu in einem Sachverständigengutachten methodische Defizite nach.
- Im europäischen Vogelschutzgebiet kommt es zur Verschlechterung des Erhaltungszustandes von deutlich mehr Vogelarten, als im Pfb angenommen. Für Arten wie den Wachtelkönig ist ein völlig Verschwinden aus dem Gebiet zu befürchten. Insbesondere die Maßnahmen zur Vogelschlagabwehr sind mit den verbindlichen Schutz-Zielen eines europäischen Schutzgebietes nicht vereinbar. Das Flughafen-Gebiet ist nach neueren Erkenntnissen kein „Quell-Gebiet“ für diese Arten, sondern eine ökologische Falle.
- Ein sogenannter rechtlich geforderter „Kohärenz-Ausgleich“ im Natura 2000-Gebiet ist weder fachlich noch rechtlich zulässig. Der Pfb geht davon aus, dass die Bestände von Arten wie Großer Brachvogel, oder Kiebitz mit diesen Maßnahmen nicht abnehmen, was fachlich absolut nicht haltbar ist
- Durch den immensen Flächenverlust (ca. 900 ha) müssen sogenannte Ausgleichsmaßnahmen auch in anderen Schutzgebieten durchgeführt werden, wo sie jedoch dort bereits lebende Arten wie das Blaukehlchen beeinträchtigen. Das Grundproblem, dass nämlich Fläche nicht vermehrbar ist und den Verlust flächenmäßig ja keinerlei Ausgleich erfolgt, führt zu Absurditäten und einem virtuellen Verschieben von Vogelbeständen - was aber nicht davon ablenken kann, dass den Arten de facto 900 ha verloren gehen.
- Auch für die FFH-Gebiete Isarauen und Viehlassmoos sieht der BN eine erhebliche Beeinträchtigung (z.B. durch Stickstoffeintrag), für die Moorreste des Erdinger Moores begründet der BN sogar ein „potentielles FFH-Gebiet“ für die Vogel-Azurjungfer.

Diese Pressemitteilung ist im Internet unter:

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

- Auch der europäische Artenschutz wird fachlich und rechtlich nicht korrekt behandelt, auch hier sind entgegen der Darstellung im PfB für zahlreiche Arten Verschlechterungen zu erwarten. Herausgegriffen hat der BN beispielsweise die Zauneidechse, die sogar „zwischengehältert“ werden soll.
- Gleiches gilt für den nationalen Artenschutz und die Eingriffsregelung, der BN sieht hier einen zentralen Fehler in der Abwägung des PfB. hier kritisiert der BN auch die Unvereinbarkeit mit den Vorgaben des nationalen und europäischen Wasserschutzes (Wasserrahmenrichtlinie).

Letztlich weist der BN darauf hin, dass die 3. Bahn allen politischen Zielsetzungen zum Schutz der Biodiversität – auch der bayerischen Biodiversitäts-Strategie - diametral widerspricht.

Fazit: Die 3. Bahn ist nicht mit den Zielen und verbindlichen Vorgaben des europäischen Naturschutzes, des europäischen Artenschutzes, der Eingriffsregelung und politischen Zielsetzungen zum Schutz der Biodiversität vereinbar.

7. Die Klimarelevanz des Flughafenausbaus wurde zu Unrecht nicht geprüft

Der PfB betrachtet die Auswirkungen des durch die 3. Bahn steigenden Flugverkehrs auf das Klima nicht, weil sie angeblich nicht mit der 3. Bahn in Verbindung stehen. Die Treibhausgase aus dem Flugverkehr machen jedoch mittlerweile 8% der Klimalasten Deutschlands aus. Der Klimawandel ist die größte Herausforderung der Menschheit, die Klimaschutzziele der Welt, Deutschlands und Bayerns sind ohne Einschränkungen beim Wachstum des Flugverkehrs nicht zu erreichen.

Der BN weist nach, dass der Ausstoss von Treibhausgasen hätte geprüft werden müssen. Wenn Klimaschutz mittlerweile beim Denkmalschutz in die Abwägung einbezogen werden muss, muss das auch für Infrastrukturmaßnahmen für den Flugverkehr gelten.

Fazit: Die 3. Bahn ist mit rechtlichen und fachlichen Vorgaben zum Klimaschutz nicht vereinbar.

8. Die 3. Bahn ist nicht mit Eigenmitteln der FMG finanzierbar

Auch die Finanzierbarkeit der 3. Bahn wurde im PfB nicht geprüft. Nach Ansicht des BN darf die Planfeststellungsbehörde jedoch Mängel der Finanzierbarkeit nicht ignorieren. Eine Planung, die aus finanziellen Gründen nicht realisierbar ist, ist rechtswidrig.

Die FMG gibt die Kosten derzeit mit 1,2 Mrd. € an. Bekanntlich wurden Kostenschätzungen bei Großprojekten bisher noch immer überschritten. Ein schlüssiges Finanzierungskonzept wurde dem BN und der Öffentlichkeit bis heute nicht vorgelegt. Die FMG hat einen Gesamtschuldenstand von 2,7 Mrd. €, davon 492 Mio. € bei den Gesellschaftern. Die schlechte Bilanzsituation der FMG lässt nicht erwarten, dass die FMG ein Darlehen zu einem finanzierbaren Zinssatz (< 10%) bekommen würde.

Fazit: Die 3. Bahn würde die Steuerzahler und den Haushalt Bayerns über lange Zeit belasten und ist mit einer verantwortlichen Haushaltspolitik nicht vereinbar,

9. Die Wirtschaft Bayerns wird ohne eine 3. Bahn nicht zusammenbrechen

Die positiven Effekte der 3. Bahn auf die Wirtschaftsstruktur und die Arbeitsplätze werden nicht stichhaltig nachgewiesen. Die bayerische Wirtschaft braucht keine 3. Bahn. Auch Arbeitsplätze und Wirtschaft in der Region brauchen keinen Ausbau. Selbst die FMG räumt ein, dass zusätzliche Beschäftigte vor allem aus der weiteren Umgebung kommen müssten, da es im näheren Umfeld diese Arbeitskräfte gar nicht gibt. Es müssten also in die eh schon aus allen Nähten platzende Flughafenregion noch mehr Menschen ziehen – mit allen negativen Folgen. Verantwortungsvolle Struktur- und Regionalpolitik sieht anders aus: Sie würde Arbeitsplätze dort schaffen, wo die Menschen sie brauchen: in strukturschwachen Regionen.

Fazit: Die 3. Bahn ist aus wirtschaftspolitischen Gründen nicht nötig

10. Planungsziele bedeuten Luxusausbau und rechtfertigen nicht die gravierenden Verschlechterungen für Natur, Menschen und eine ganze Region

Im PfB werden mehrfach Ursache und Wirkung vermischt. Da wird ein hoher Umsteigeranteil mal als Prognose und mal als Ziel dargestellt. Auch das Haupt-Planungsziel eines Koordinationseckwertes von 120 Flugbewegungen/ Stunde ist eigentlich kein Ziel als solches, sondern nur Mittel zum Zweck der Erfüllung einer ggf. vorhandenen Nachfrage. Wenn steigende Passagierzahlen auch mit weniger Flugbewegungen abgewickelt werden können (siehe Punkte 1-4), kann ein Koordinationseckwert von 120 Flugbewegungen/ Stunde kein Ziel an sich sein.

Hier und an vielen anderen Stellen wird deutlich, dass die 3. Bahn nicht wegen einer hohen Nachfrage gebaut werden soll, sondern dass sie eine **klassische Angebotsplanung** ist, um im internationalen Wettbewerb ganz vorne mit dabei zu sein.

Der BN hat die Planungsziele, die sich die FMG gesetzt hat und mit denen die 3. Bahn begründet wird, auch überprüft, welche Abstriche der FMG zumutbar sind. Vor dem Hintergrund der massiven Eingriffe in Eigentum, Natur und Lebensqualität einer ganzen Region hat der BN eine gravierende Fehlbewertung im PfB festgestellt: Eindeutig zumutbare Einschränkungen für die FMG (z.B. Abweichungen im Sekundenbereich, s.o.) werden abgelehnt, während der Bevölkerung, der Natur und dem Klima maximale Belastungen zugemutet werden.

Fazit: Die 3. Bahn ist eine Angebotsplanung. Eine solche ist rechtlich unzulässig und kann nicht die schwerwiegenden negativen Folgen für Menschen (Absiedlung, Lärm u.a.), für die Natur und das Klima überwinden.

Der Schutz der Menschen, der Natur, des Klimas sind höher zu gewichten als ein Luxusausbau für Lufthansa und FMG.

Gesamtfazit: Die 3. Bahn ist weder erforderlich noch vernünftigerweise geboten noch liegen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für sie vor. Somit kann es die damit verbundenen gravierenden Eingriffe in Eigentum und den Schutz der Natur rechtfertigen.