



Reinhard Oellerer, Lessingstr. 70 B, 85646 Anzing

Anzing, den 3. April 2016

An Herrn Landrat
Robert Niedergesäß
Eichthalstr. 5
85560 Ebersberg

Betreff: Resolution zur dritten Startbahn am Flughafen München

Lieber Herr Landrat Niedergesäß,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

der Kreisausschuss und der Kreistag mögen beschließen:

Resolution gegen den Bau einer 3. Startbahn am Flughafen München

Der Kreistag des Landkreises Ebersberg lehnt den Bau einer dritten Startbahn für den Flughafen München ab.

- Angesichts der insgesamt abnehmenden Zahl der Starts und Landungen der letzten Jahre werden die Kapazitäten der vorhandenen Infrastruktur noch für lange Zeit ausreichend sein.
- Eine dritte Startbahn würde nicht nur die unmittelbare Nachbarschaft des Flughafens gewaltigen Lärmemissionen aussetzen, sondern auch unseren Landkreis.
- Die Erweiterung des Airports im Erdinger Moos würde falsche Anreize für eine zeitgemäße Mobilität im Zeitalter des dramatischen Klimawandels setzen.
- Die Anbindung des Flughafens an den öffentlichen Verkehr ist nach wie vor mangelhaft, so dass eine Erweiterung der Kapazitäten zu mehr Individualverkehr führt.
- Der Bau einer dritten Startbahn würde fast 1000 Hektar wertvollen Naturraums vernichten.
- Die von der FMG erwarteten Effekte für den Arbeitsmarkt sind zu optimistisch.
- Die Betreibergesellschaft FMG hat Schulden in Milliardenhöhe. Der Bau einer dritten Startbahn würde langfristig die öffentlichen Haushalte belasten, da eine Tilgung aus Betriebsüberschüssen nicht zu erwarten ist.
- Die Bürgerinnen und Bürger von München haben sich in einem Bürgerentscheid klar gegen den Bau einer weiteren Startbahn ausgesprochen. Diesem Votum schließt sich der Kreistag Ebersberg an.

Begründung:

Rückgang der Flugbewegungen

Die Annahmen über die Entwicklung der Flugbewegungen, die zu den Planungen für den Bau einer dritten Startbahn geführt haben, sind unrealistisch. Während die Prognosen der Firma Intraplan noch 2007 von einem Anstieg der Flugbewegungen von damals 430 000 auf über 510 000 im Jahr 2015 ausgingen, ging die Zahl der Starts und Landungen tatsächlich nach 2008 deutlich zurück und erreichte 2015 gerade 380 000. Dies ist vor allem darauf zurück zu führen, dass die Steigerung des Passagieraufkommens deutlich geringer als prognostiziert ausgefallen ist und die immer größeren Fluggeräte weniger Flugbewegungen erfordern.

Die Betreibergesellschaft FMG gibt in den Planungsunterlagen für die 3. Startbahn selbst an, dass mit den jetzigen zwei Bahnen mindestens 480 000 Flugbewegungen abgewickelt werden können. Nach den derzeitigen Prognosen der Intraplan werden diese Zahlen frühestens 2030 erreicht, wahrscheinlich deutlich später. Gleichzeitig gibt es am defizitären Flughafen Nürnberg deutlich sinkenden Flugverkehr, also ungenutzte Kapazitäten.

Zum Vergleich: in London Heathrow werden derzeit 500 000 Starts und Landungen auf ebenfalls zwei Bahnen durchgeführt. Die Kapazität ist damit weitgehend ausgeschöpft. Die Passagierzahlen dort sind mit 73,5 Millionen allerdings deutlich höher als die 41 Mio. in München.

Lärmbelastung der Bevölkerung

Auch wenn der Landkreis Ebersberg nicht unmittelbar am Flughafen liegt, so sind insbesondere unsere nördlichen Gemeinden von den Lärmemissionen erheblich betroffen. Die Erweiterung um eine dritte Startbahn würde die Lärmbelastung verschlimmern, da vergrößerte Kapazitäten tendenziell zu einer Erhöhung der Nachfrage führen. Die Zahl der Nachtflüge hat bereits über 20 000 pro Jahr erreicht – mit den bekannten negativen Folgen für die Gesundheit der Menschen. Die geltenden Einschränkungen von Starts und Landungen in der Nacht könnten durch eine derzeit diskutierte EU-Verordnung noch weiter gelockert werden.

Begrenzung des Klimawandels

Der Landkreis Ebersberg möchte bis 2030 unabhängig von fossilen Energieträgern werden.

Das Streckennetz des Flughafens München induziert einen jährlichen Ausstoß von einigen Millionen Tonnen CO₂. Ihr Eintrag in höhere Schichten der Atmosphäre hat besonders negative Klimaeffekte. Die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen haben sich in Bayern von 1990 bis 2012 um fast 10 Prozent erhöht. Das geht fast vollständig auf das Konto des Flugverkehrs, dessen CO₂-Emissionen sich seit 1990 fast verdreifacht haben.

Ein Drittel des Kurzstreckenverkehrs ließe sich problemlos auf die Schiene verlagern. Das Geschäftsmodell des Münchner Airports basiert jedoch auf seiner Funktion als Drehkreuz speziell für die Lufthansa, wozu zahlreiche Anschlussflüge erforderlich sind. Voraussetzung für die profitable Bedienung solch kurzer Distanzen ist die beispiellose steuerliche Subventionierung des Flugverkehrs. Für Kerosin wird weder Mineralölsteuer- noch Mehrwertsteuer fällig. Klimaschonende Mobilität im 21. Jahrhundert sieht anders aus.

Schutz wertvoller Naturflächen

Der Bau einer dritten Start- und Landebahn würde fast 1000 Hektar des Nördlichen Erdinger Moores als Naturraum vernichten. Laut Umweltministerium ist es eines der wichtigsten bayerischen Wiesenbrütergebiete. Hunderte Hektar würden zubetoniert. Der in der Verfassung geforderte Schutz der Natur würde einem nicht notwendigen Infrastrukturprojekt geopfert.

Arbeitsplatzeffekte zweifelhaft

Strukturpolitik sollte Arbeitsplätze nicht ausgerechnet dort zu schaffen versuchen, wo ohnehin Vollbeschäftigung herrscht wie im Großraum München, dem es überdies an bezahlbarem Wohnraum mangelt. Viele der möglichen Jobs würden im Niedriglohnsektor angesiedelt sein. Gutachter (Prof. Thießen, TU Chemnitz, Dr. Jasper Faber, Institut CE Delft) halten die Erwartungen, die an die Entwicklung des Arbeitsmarkts in der Region durch die Erweiterung des Flughafens geknüpft werden, für weit übertrieben.

Mangelhafte Verkehrsanbindung

Nach Auskunft der Bayerischen Staatsregierung ist zwar die Neufahrner Kurve endlich im Bau, aber sowohl der Erdinger Ringschluss als auch die Walpertskirchener Spange liegen noch in weiter Ferne. Ihre Finanzierung ist nicht gesichert. Ministerpräsident Seehofer hat jedoch bereits beim Spitzengespräch 2011 die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanbindung zur Voraussetzung für die Realisierung der 3. Startbahn erklärt. Sie ist auch nach der Veröffentlichung des Bundesverkehrswegeplans 2030 nicht in Sicht.

Finanzierung nicht gesichert

Die Geschäftsführung der FMG behauptet unverdrossen, dass die Finanzierung einer weiteren Startbahn nicht zu Lasten des Steuerzahlers gehen werde. Das ist bestenfalls ein frommer Wunsch, im schlimmsten Falle eine bewusste Irreführung der Öffentlichkeit. Die Gesellschaft weist in ihrer Bilanz langfristige Schulden in Höhe von 2,3 Mrd. Euro und kurzfristige Verbindlichkeiten von 950 Millionen Euro aus. Wie es ihr da – bei Nettogewinnen von etwa 100 Millionen in einem guten Geschäftsjahr - gelingen soll, eine Investition von mehr als 1,2 Mrd. Euro zu finanzieren, ohne die Schulden weiter drastisch zu erhöhen, bleibt ein Rätsel. Die Schulden der Flughafen München GmbH aber sind nichts Anderes als öffentliche Schulden. Gesellschafter sind der Bund, der Freistaat Bayern und die Stadt München.

All diese Gründe sprechen zum jetzigen Zeitpunkt eindeutig gegen den Bau einer dritten Start- und Landebahn im Erdinger Moos.

Waltraud Gruber

Reinhard Oellerer