

An die
IHK Niederbayern
Herrn Hauptgeschäftsführer
Walter Keilbart
Nibelungenstr. 15
94032 Passau

**Gute Gründe für das Passauer Nein zur dritten Startbahn in München
- Offener Brief an Herrn IHK-Hauptgeschäftsführer Keilbart**

Sehr geehrter Herr Keilbart,

der Ferienausschuss des Passauer Stadtrates hat sich auf meine Initiative gegen eine dritte Startbahn am Großflughafen München ausgesprochen. Die Stellungnahme ist Teil einer Änderungseingabe der Stadt Passau zur Fortschreibung des Landesentwicklungsprogramms (LEP). Alle bayerischen Städte, Gemeinden und Kreise haben derzeit im Rahmen eines Anhörungsverfahrens die Möglichkeit, sich zur Fortschreibung des LEP zu äußern.

Der Passauer Neuen Presse vom 18. August 2012 entnehme ich, dass die IHK diese Stadtratsentscheidung für „nicht erklärlich“ hält. Sie fragen nach fachlichen und sachbezogenen Gründen. Erstaunt, dass Ihnen diese völlig unbekannt sind, bin ich gerne zu einer Zusammenstellung bereit:

1) Lage des Moos-Airports, der 3. Startbahn und die Entwertung von Grund und Eigentum

Die Lage des Franz-Joseph-Strauß-Flughafens im Allgemeinen und speziell der geplanten 3. Start- und Landebahn tangiert – das dürfte unbestritten sein - viele Zehntausend Einwohner von Städten und Gemeinden in den angrenzenden Landkreisen massiv. Es ist ein tiefer Einschnitt für die Bürgerinnen und Bürger, die seit vielen Generationen dort leben und dieses landschaftlich reizvolle und historisch bedeutsame Stück Bayern im Norden Münchens deshalb zu Recht und voll Stolz ihre Heimat nennen. Die Region wurde und wird geschwürartig umgebaut. Immer neue Verkehrsflächen und ungebremsten Flächenverbrauch zersiedeln zunehmend eine einst überwiegend ländlich geprägte Landschaft.

Das mit Abstand schlimmste jedoch sind die direkten Emissionen der Flugzeuge: Ein 24-Stunden-Lärmteppich, „gewebt“ aus Überflügen im 90-Sekunden-Takt von 5 bis 23 Uhr und im 10-Minuten-Takt während der restlichen Nacht (irreführend als

Nachtflugverbot bezeichnet) überdeckt die ganze Region. Stickoxide, Feinstaub und das ganze Spektrum giftiger oder gesundheitsschädlicher Kohlenwasserstoffverbindungen werden Menschen, Flora und Fauna einer ganzen Region frei Haus und Garten geliefert. Sie machen körperlich und seelisch krank! Und sie zerstören zu allem Überfluss auch die Lebensfreude vieler Zehntausender betroffener Menschen. Was man sich während der vergangenen Jahrzehnte durch harte Arbeit und einen zurückhaltenden Lebensstil aufgebaut hatte, wird mit einem Schlag zunichte gemacht. Denn das Leben im Lärm und Dreck eines Großflughafens ist für die dort Betroffenen alles andere als erstrebenswert.

2) Fluglärm 24 Stunden pro Tag = ein Krankmacher

Auch wenn die Luftfahrt-Industrie mit ihren Imagekampagnen von Urlaub und Freiheit immer wieder versucht abzulenken: Fluglärm macht krank! Und zwar massiv. Das ist zwischenzeitlich hinlänglich bekannt und wissenschaftlich bestätigt.

So fordert das Umweltbundesamt (UBA) eine „deutschlandweite Strategie zur Reduzierung von Fluglärm“ und in diesem Zusammenhang auch einen „Diskurs darüber, wie viel Verkehr wir haben wollen“. Denn, so das UBA weiter, „dass Lärm krank macht, ist gesichert“. Das Risiko, gravierende Krankheiten wie „Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck, Herzinfarkte und Schlaganfälle“ zu erleiden, steigt bereits bei einem „eher niedrigen Dauerschall-Pegel von lediglich 40 dB(A)“ und, so schlussfolgert das UBA weiter, das sei „eine durchaus besorgniserregende Schwelle“. Daher lautet eine Empfehlung des UBA: Nachtflugverbot während der „umweltgesetzlichen Nacht“ von 22 bis 6 Uhr.

Außerdem wird vom UBA bemängelt, „dass bei der wirtschaftlichen Betrachtung von Lärm immer fehlt und zu kurz kommt, dass ja Lärm selbst auch immense Kosten verursacht. Die EU beispielsweise habe für Europa geschätzt, dass pro Jahr etwa 40 Milliarden EUR an Lärmkosten entstehen. Das Problem daran ist, dass diese Kosten sozialisiert werden“. In ähnlicher Weise, jedoch noch deutlicher formulierte der 115. Deutsche Ärztetag im Mai 2012 seine Forderungen: So wurden u.a. der Bundesrat, die Bundesregierung und die Länderregierungen aufgefordert, die Bevölkerung in Deutschland nachhaltig und umfassend vor den Folgen des Flugverkehrs durch Flugzeugabgase und Lärmemissionen zu schützen. Sämtliche Regelungen für den Flugbetrieb müssen demnach so angelegt werden, dass sie eindeutig vorrangig den Schutz der Bevölkerung adressieren und erst nachrangig die Wirtschaftlichkeit der Fluganbieter und der Flughäfen. Ein gesundheitsgefährdender Flugbetrieb könne aus Sicht der Ärzteschaft nie wirtschaftlich sein. Begründet wurden diese Forderungen u.a. damit, dass „bestehende Regelwerke nicht in der Lage sind, die Bevölkerung wirksam zu schützen“; „die Grenzwerte im Fluglärmgesetz deutlich zu hoch und im offensichtlichen Widerspruch zur vorhandenen Evidenz aus nationalen wie internationalen Studien“ seien; „Risiken werden verharmlost und Kausalitäten und Verantwortlichkeiten verdeckt“. Es sei nicht hinnehmbar, wirtschaftliche Interessen wider besseren Wissens zu Lasten der Gesundheit und der Lebensqualität der Bevölkerung durchzusetzen.

3) Arbeitsplatz-Strukturpolitik

Die Flughafen-München-Gesellschaft versucht den Bau einer 3. Start- und Landebahn auch mit der Schaffung neuer Arbeitsplätze zu rechtfertigen. Von 11.000 neuen Stellen am Flughafen und 11.000 durch Sekundäreffekte in der Region ist die Rede. In einer Region in der seit über 40 Jahren Vollbeschäftigung und in jüngster Zeit sogar Arbeitskräftemangel herrscht. Die Mieten in der unmittelbaren Umgebung des Flughafens sind in den vergangenen 20 Jahren überdurchschnittlich gestiegen und heute für viele der am Flughafen tätigen Arbeitskräfte häufig nicht mehr erschwinglich. Die Folge: Stark zunehmender Pendlerverkehr, eine täglich an ihre Grenzen stoßende Verkehrsinfrastruktur sowie, gigantische Mengen an zusätzlichen klimaschädigenden CO₂-Emissionen. Der neue Freisinger OB Tobias Eschenbacher formulierte das Problem kürzlich so:

„10.000 neue Arbeitsplätze bedeuten 25.000 Menschen, und das würde die Stadt Freising infrastrukturell absolut überfordern.“

Doch das wichtigste und vielleicht auch schlüssigste Argument gegen eine weitere Konzentration von Arbeitsplätzen am Franz-Joseph-Strauß-Airport liefert eine aktuelle Studie von Prof. Friedrich Thießen von der TU Chemnitz. Mittels Untersuchungen zu Prognose und Ist-Situation bei der 4. Start- und Landebahn am Frankfurter Flughafen weist er nach, dass durch diese Maßnahme faktisch keine neuen Arbeitsplätze geschaffen, sondern lediglich aus dem Umland abgezogen und am Frankfurter Flughafen konzentriert wurden. Ein vergleichbares Phänomen prognostiziert er in seinem Gutachten auch für die geplante 3. Start- und Landebahn am Münchner Flughafen.

Die Argumentation von Prof. Thießen: Wenn man 5 neue Großflughäfen mit 10 neuen Start- und Landebahnen und 15 neuen Airport-Shopping-Centern an verschiedenen Stellen in Deutschland oder Europa neu etablierte, ließe sich das für Kaufverhalten und Reiselust entscheidende verfügbare Volkseinkommen damit nicht verändern, so dass es im Endeffekt immer ein Nullsummenspiel bleiben würde. Kann es wirklich sinnvoll sein, weitere Jobs aus strukturschwächeren bayerischen Landesteilen oder gar anderen Bundesländern abzuziehen und diese just in einer Region zu konzentrieren, die seit Jahrzehnten Vollbeschäftigung und jüngst sogar einen Mangel an Arbeitskräften und bezahlbarem Wohnraum hat?

4) Klimapolitik

Wenn man den Parteiprogrammen und den zahlreichen Reden Glauben schenken darf, war eine verantwortbare Klimapolitik seit längerem eines der wichtigsten politischen Ziele der Bundesregierung. Aber was passiert tatsächlich tagtäglich?

Der Flugverkehr ist einer der Hauptklimakiller. Wenn er - wie von der FMG prognostiziert - weiter wachsen würde, so wäre er - bezogen auf Deutschland - bereits 2014 in seinen Auswirkungen klimaschädlicher als der Autoverkehr! Das liegt daran, dass zum reinen CO₂-Effekt, den auch die FMG stets brav in ihren Analysen erwähnt, noch zwei weitere - ebenfalls wesentliche - Effekte hinzukommen: Die in den Flugzeugabgasen enthaltenen Stickoxide und der in großen Höhen emittierte Wasserdampf. Das ist alles nichts Neues. Bereits in den 90er-Jahren warnten

namhafte Klimatologen, wie der langjährige Direktor des Max-Planck-Institutes für Meteorologie in Hamburg und Leiter des UN-Weltklimaforschungsprogramms Prof. Hartmut Grassl davor.

5) Zum verkehrsbedingten Bedarf einer 3. Start- und Landebahn

Eine Frage bleibt trotz intensiver Klärungsversuche seitens der FMG-Manager nach wie vor rätselhaft: Warum eigentlich kann einer der größten Europäischen Flughäfen, London-Heathrow, mit seinen 2 Start- und Landebahnen 75 Mio. Passagiere jährlich abfertigen und München-Franz-Joseph-Strauß hingegen angeblich nur die Hälfte davon? Und warum sind die verantwortlichen (wohlgemerkt konservativen) Politiker in London davon überzeugt, mit diesem - mit München vergleichbaren 2-Bahnsystem - auch für die Zukunft so gut gerüstet zu sein, dass Sie alle Start- und Landebahn-Erweiterungspläne für London-Heathrow vernünftigerweise im Jahr 2010 beerdigt hatten?

6) Der Bedarf für eine 3. Start- und Landebahn ist nicht erkennbar.

Im Antragsjahr für die Planfeststellung (2005) fanden in München 399.000 Flugbewegungen statt. Seitens der FMG wurde damals eine Steigerung von 2,5% jährlich prognostiziert, was im Jahr 2012 der fantastischen Zahl von 474.000 Flugbewegungen entsprechen würde. Fakt ist, dass die Flugbewegungen am Münchner Airport seit einiger Zeit rückläufig sind und anhand der ersten 22 Wochen in 2012 sowie dem deutlich abgespeckten Sommerflugplan von einem weiteren Rückgang auf 397.000 (!) in 2012 ausgegangen werden muss.

7) Demographische Entwicklung außer Acht gelassen

Die FMG geht davon aus, dass sich die rasante Entwicklung des Flugverkehrs in Deutschland der letzten 30 Jahre auch in der Zukunft annähernd so fortsetzt. Aspekte des Klimawandels und anhaltender wirtschaftlicher Krisen sind darin ebenso wenig berücksichtigt wie der wohl wichtigste Punkt, die prognostizierte demographische Entwicklung in unserem Land.

Was in jeder Verkehrsprognose für einen Straßenneubau mittlerweile gang und gäbe ist, fehlt bei der FMG-Bedarfsprognose gänzlich: Ziemlich zeitgleich mit der möglichen Inbetriebnahme einer 3. Start- und Landebahn Ende dieses Jahrzehnts beginnt ein verstärkter Bevölkerungsschwund in Deutschland. Laut Statistischem Bundesamt wird es nach rund 40 Betriebsjahren dieser neuen Bahn bis zu 20% weniger Bürgerinnen und Bürger in unserem Land geben als heute, also auch 20% weniger potentielle Fluggäste. In der FMG-Bedarfsprognose findet sich kein Wort hierzu.

Kann der sinkende Bevölkerungsanteil z.B. durch eine verstärkte Auslandsnachfrage kompensiert werden? Mit Sicherheit nicht, denn konkurrierende Flughafen-Drehkreuze wie beispielsweise in Dubai sind vom Lohngefüge um Welten niedriger angesiedelt als der Münchner Airport, so dass man realistischerweise für die nahe und ferne Zukunft von einer weiteren Verschiebung von Umsteigeverbindungen ins billigere Ausland ausgehen muss.

Auch die Frage der Überalterung unserer Bevölkerung wird in der FMG-Prognose nicht angesprochen. Heute erwirtschaften 100 Erwerbstätige die Renten, Pensionen und Sozialbeiträge für 64 Nicht-Erwerbstätige. Nach zwanzig Betriebsjahren einer 3. Start- und Landebahn wird dies laut Prognose des Statistischen Bundesamtes für 93 Nicht-Erwerbstätige der Fall sein.

Die Folge: Renten und Pensionen sinken langfristig, während die Beiträge für die Sozialkassen im gleichen Maße steigen werden. Die verfügbaren Mittel für Flug-Urlaubsreisen werden binnen der kommenden Jahrzehnte also nicht mehr wie im heutigen Maße vorhanden sein.

Wo bitte berücksichtigt die FMG diese Fakten in Ihrer Bedarfs-Prognose?

8) Kostenentwicklung im Flugverkehr – Ölpreis offenbar bewusst falsch gerechnet.

Ein wesentlicher Faktor für jede Prognose zur Entwicklung des Flugverkehrs ist der Rohöl-Preis. Und das vor allem deswegen, weil zum Rohöl bzw. zum daraus gewonnenen Flug-Treibstoff in der kommerziellen Luftfahrt heute - und in absehbarer Zukunft - keine Alternativen erkennbar sind. Werfen wir einen Blick darauf, wie die Entwicklung des Rohölpreises in die FMG-Prognosen zum Bedarf für eine 3. Start- und Landebahn eingeflossen sind:

Der Rohölpreis (BRENT) steht aktuell bei etwas unter 100 USD/barrel. Dies entspricht auch ziemlich genau dem Durchschnitt-Wert der letzten 5 Jahre. Nur, dass der Wechselkurs des EUR zum USD in den letzten 3 Jahren stark eingebrochen ist und sich damit die Rohöl-Produkte in EURO-Land alleine durch diesen Effekt reell um ca. 16% verteuert haben. In der FMG-Prognose findet man kein Wort hierzu – auch nicht bezüglich der anhaltenden Schwäche des Euro-Raumes und ihrer langfristigen negativen Auswirkungen auf die Rohöl- und Treibstoffpreise.

Doch es kommt noch schlimmer: Die Chef-Strategen des Münchner Flughafens gehen allen Ernstes davon aus, dass der durchschnittliche Rohölpreis im Jahr 2020 immer noch bei 103 USD bzw. im Jahr 2025 bei 119 USD liegen wird. Das entspräche – gemessen am Durchschnittswert der letzten 5 Jahre – gerade einmal einer jährlichen Steigerung von 7 Promille (bis 2020) bzw. 1,4% (bis 2025). Unrealistisch!

9) Subventionen

In der jüngsten Vergangenheit haben die von Bund und Land Bayern für die Bankenrettung aufgewendeten Milliarden – zu Recht - zu großem Unmut in der Bevölkerung geführt. Was aber ist mit den diversen direkten und indirekten Subventionen, die seitens Bund, Land Bayern und Ihrer Stadt München in den letzten Jahrzehnten in die Entwicklung der Luftfahrt geflossen sind? Sind eine totale Befreiung von der Mineralölsteuer, eine Befreiung internationaler Flüge von der Mehrwertsteuer sowie milliardenschwere Investitionen in den Aus- und Neubau von Flughäfen angesichts leerer öffentlicher Kassen noch zeitgemäß?

Sehr geehrter Herr Keilbart, ich hoffe, dass Sie diese sachlichen Argumente überzeugen. Sie sollten in ihrer Bedeutung jedenfalls nicht geringer bewertet werden als wirtschaftliche Einzelinteressen.

Mit freundlichen Grüßen

Urban Mangold
2. Bürgermeister der Stadt Passau

Tel. 0851/396-483
www.urban-mangold.de