

# Sargnägel, die zur Beerdigung der 3. Start- und Landebahn führen?

**Die Weltwirtschaft wächst langsamer.** Die jährlichen Wachstumsraten der Weltwirtschaft, wie sie in den Jahren 2004 bis 2007 erzielt wurden, werden nach der Krise bis zum Jahr 2025 und darüber hinaus nicht mehr erreicht werden<sup>(1),(7)</sup>. Dies lässt auch ein deutlich schwächeres Wachstum des Luftverkehrs erwarten. Deshalb haben Fachleute die Erwartungen für Deutschland und USA deutlich nach unten korrigiert<sup>(2),(9)</sup>, mit entsprechenden Auswirkungen auf den Luftverkehr.

**Die Anzahl der Flugbewegungen ist dramatisch gefallen.** Die Anzahl der Starts und Landungen am Flughafen München ist im Jahr 2009 unter das Niveau von 2005 gefallen. Im Vergleich der Monate Februar 2008 und Februar 2010 sind sie um 18,8 % zurück gegangen<sup>(10)</sup>. Selbst im „Boomjahr“ 2008 konnte nur noch ein Wachstum von 0,1 % der Flugbewegungen erzielt werden.

**Die Konkurrenz schläft nicht!** Der zunehmende Kampf um Marktanteile mit den konkurrierenden Flughäfen wie z.B. Frankfurt und Berlin-Brandenburg sowie mit Drehkreuzen im Mittleren Osten wird die Wachstumschancen in München deutlich einschränken. Der steigende Anteil der Billigflieger erhöht den wirtschaftlichen Druck auf die Flughäfen.

**Die Finanzierung ist nicht gesichert!** Die Flughafen München GmbH (FMG) hatte Ende des Geschäftsjahres 2008 Schulden in Höhe von über 2,5 Milliarden Euro bei Banken und Gesellschaftern (Bundesrepublik Deutschland, Freistaat Bayern, Landeshauptstadt München), sie machte so gut wie keinen Gewinn und hatte null flüssige-Mittel<sup>(5)</sup>. Auch für das Jahr 2009 erwartet die FMG keinen Gewinn<sup>(11)</sup>. Wenn von der FMG immer wieder betont wird, die Finanzierung sei gesichert, so geschieht dies im vollen Bewusstsein, dass der Steuerzahler letztendlich für alle Schulden gerade stehen muss.

**Die Landeshauptstadt München spielt bei der Umwandlung des Gesellschafterdarlehens in Eigenkapital nicht mit.** Oberbürgermeister Ude hat bei einer Pressekonferenz am 13.01.2010 erklärt, dass die Flughafen München GmbH die Umwandlung des Gesellschafterdarlehens in Eigenkapital für erforderlich hält, um das Projekt 3. Startbahn zu finanzieren. „Nachdem der Stadtrat der Landeshauptstadt diese Umwandlung einstimmig abgelehnt habe, sei vermutlich mehrere Jahre keine Finanzierung gesichert.“, soweit die Pressemitteilung.

**Die Subventionierung des Flugverkehrs steht aktuell auf dem Prüfstand.** Ein wissenschaftliches Gutachten im Auftrag der Bundesregierung empfiehlt, fünf der zwanzig größten Steuervergünstigungen komplett zu streichen, so auch die Steuerbefreiung für Kerosin bei Inlandsflügen<sup>(12)</sup>. Damit würde eine der Benachteiligungen anderer Verkehrsträger beseitigt und das umweltfreundliche Bahnfahren in Deutschland attraktiver.

**Sperrgrundstücke werden nicht verkauft.** Die katholische Kirche und andere Organisationen halten Sperrgrundstücke auf den Vorbehaltsflächen für eine 3. Start- und Landebahn. Der Erzbischof von München und Freising Reinhard Marx ließ erklären, dass die Sperrgrundstücke der katholischen Kirche Eigentum von Kirchenstiftungen sind. Die betreffenden Pfarreien haben signalisiert, dass sie ihre Liegenschaften nicht abtreten und auch nicht tauschen werden<sup>(8)</sup>.

**Der Widerstand gegen eine 3. Start- und Landebahn wächst.** Inzwischen sind über 70 Bürgerinitiativen im Aktionsbündnis AufgeMUCKt organisiert. Regelmäßige sonntägliche Lichterzeichen machen seit November 2006 den ungebrochenen Widerstand friedlich sichtbar.

**Vom erwarteten Anstieg des Umsteigeranteils hat die Umlandbevölkerung nichts.** Der Bau einer 3. Start- und Landebahn wird insbesondere mit der Drehkreuzfunktion und einer Erhöhung des Umsteigeranteils auf 47 % (im Jahr 2009: 37 %) begründet<sup>(5),(6)</sup>. Der Bevölkerung rund um den Flughafen bleiben davon nur das tägliche Verkehrschaos, der Lärm und die Luftverschmutzung.

**Fluglärm macht krank!** Die Menschen in der Region um den Flughafen können den zusätzlichen Betrieb einer 3. Start- und Landebahn gesundheitlich nicht mehr verkraften. Entgegen den den nachts gesetzlich zulässigen Werten von 50 dB(A) erhöhen sich die Gesundheitsrisiken bereits ab einem Dauerschallpegel von 40 dB(A). Hierzu gehören Herz-Kreislauferkrankungen sowie Depressionen und Brustkrebs<sup>(4)</sup>.

**Die Sicherheit der Stadt Freising wird gefährdet.** Zur Erinnerung! „Die sofortige Vollziehung ist unter dem Gesichtspunkt der schnellstmöglichen Beseitigung des ständig hohen Sicherheitsrisikos und der Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens München-Riem geboten.“<sup>(13)</sup>. GLEICHES RECHT FÜR ALLE!

**Aus diesen Gründen ist am Flughafen München die geplante 3. Start- und Landebahn unnötig und unsinnig. Das AUS für dieses Prestigeprojekt ist überfällig! Bitte helfen Sie mit, dieses verheerende Großprojekt zu beerdigen!**

## 2 Startbahnen reichen!

### Quellenverzeichnis:

- (1) Gutachten des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Instituts v. Jan. 2010
- (2) Gutachten des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Instituts v. Jan. 2010 Abs. 2.2.2 S. 17
- (3) Flughafenkonzept der Bundesregierung, 2009 S. 87
- (4) E. Greiser; C. Greiser: Risikofaktor nächtlicher Fluglärm - Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie zu kardiovaskulären und psychischen Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn. Umwelt & Gesundheit, Nr. 01/2010, 2010 Umweltbundesamt
- (5) Geschäftsbericht der Flughafen-München-GmbH für 2008
- (6) Umsteigeranteil 2025 nach Luftverkehrsprognose INTRAPLAN Tab. 5-1, Stand 17.03.2010
- (7) Gutachten des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Instituts, Jan. 2010 Abs. 2.7 Bild 16
- (8) Kein Grundstücksverkauf der Kirche im Startbahnbereich. Freisinger Tagblatt v. 08.12.2009
- (9) Gutachten des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Instituts v. Jan. 2010 Tab. 3 ( Basiszenario )
- (10) Verkehrsberichte der Flughafen-München-GmbH 2008 und 2009 sowie Jan.-Febr. 2010
- (11) Jahrespressekonferenz der Flughafen München GmbH, 10.02.2010
- (12) Spiegel-Online, 05.12.2009
- (13) Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss zum Bau des Flughafens München II vom 08.07.1979