



Politik, die aufgeht. **ödp**

ödp Kreisverband Erding und Freising, Münchner Str. 34a, 85777 Fahrenzhausen

13. Juni 2012

An den
Oberbürgermeister der Stadt München
Christian Ude
Marienplatz 8
80331 München

Ihr Engagement für eine 3. Start- und Landebahn am Münchner Flughafen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Ude,

von Hoffnung und gleichzeitiger Sorge für das Flughafen-Umland angetrieben, wollen wir - die Unterzeichner dieses Schreibens - uns mit einem offenen Brief zur Thematik der 3. Start- und Landebahn am Münchner Flughafen an Sie wenden.

Dies hat einen besonderen Grund:

In Ihrem Wirken als Oberbürgermeister der Stadt München haben wir Sie in den vergangenen 2 Jahrzehnten stets als bedachten und sogar in Flughafenangelegenheiten angenehm sachlich auftretenden Politiker wahrnehmen dürfen.

Dies spiegelte sich beispielsweise auch in Ihrer kritischen Haltung zum Munich-Airport-Center wider, einer Maßnahme, deren Nutzen bis heute fraglich ist: Einkaufszentren, Arztpraxen und Büroparks am Flughafen sind – das ist seit kurzem sogar wissenschaftlich belegt – kein Bestandteil eines Wertschöpfungsprozesses, sondern führen höchstens zu einem Abzug und einer Verlagerung vergleichbarer Kapazitäten aus dem engen und erweiterten Flughafenumland. (Massenhaft leerstehende Büroflächen im Münchner Außengürtel sind ein Indiz dafür.)

Umso mehr waren wir gleichermaßen erstaunt und entsetzt, als Sie Ihre Kandidatur für das Amt des Bayerischen Ministerpräsidenten im vergangenen Jahr so eng mit dem Bau einer 3. Start- und Landebahn verbunden hatten.

Bitte schenken Sie uns daher auf den nachfolgenden Seiten die nötige Aufmerksamkeit, um Ihnen die durchaus komplexen Zusammenhänge bei der Beurteilung der Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit einer 3. Start- und Landebahn nochmals zusammenhängend darstellen zu können und dabei viele seitens der FMG vorgebrachten Begründungen kritisch zu hinterfragen.

Wir halten es für unsere Pflicht, auf diese Weise unseren Beitrag zur Bewahrung und Rettung eines bedeutenden Teils unserer bayerischen Heimat zu leisten.

Lassen Sie uns mit grundsätzlicher Kritik am Bürgerentscheid und des vom Münchner Stadtrat auf den Weg gebrachten Ratsbegehrens beginnen:

Beide Fragestellungen entscheiden über das Schicksal, die Lebensumstände und über die Köpfe vieler Zehntausend Bürgerinnen und Bürger hinweg, die aber nicht selbst mitstimmen dürfen.

Für die Betroffenen in den Landkreisen Dachau, Erding, Freising und im Münchner Norden drängt sich der sicherlich nicht 100% passende Vergleich mit Bauern in chinesischen Provinzen auf, die in ähnlicher Weise von Großprojekten und wirtschaftlichen Interessen verdrängt werden. Auch sie werden nicht gefragt sondern fremdbestimmt, einige wenige marginal entschädigt, noch weniger „Glückliche“ umgesiedelt, aber alle zusammen werden mit ihren gesundheitlichen und existenziellen Problemen alleine gelassen!

Sicherlich wissen Sie noch aus eigener Erfahrung mit dem alten Flughafen München-Riem, wie schwer die Belastungen für die Bevölkerung im direkten Flughafen-Umland bereits damals waren. Jedoch – im Unterschied zu heute – mit nur einer Start- und Landebahn und einem Aufkommen von zuletzt etwa 10 Mio. Fluggästen bzw. weniger als 200.000 Flugbewegungen pro Jahr.

Es ist daher verständlich, wenn Sie in Ihrer Funktion als Münchner Oberbürgermeister immer wieder betonen, wie wichtig für Sie und für die Bürgerinnen und Bürger Ihrer Stadt die Schließung von München Riem war.

Allerdings stellte die Neueröffnung des Moos-Airports vom ersten Tag an für die Bewohnerinnen und Bewohner unserer Region bis heute eine unvergleichbar größere Belastung dar, wie wir im Folgenden detailliert ausführen werden.

Wir erwarten von der Amtsführung eines zukünftigen Bayerischen Ministerpräsidenten Christian Ude, dass er sich um die Anliegen aller Bürgerinnen und Bürger im Freistaat gleichermaßen kümmert und bei der Beurteilung von Vor- und Nachteilen auch das gleiche Maß ansetzt.

Wir erkennen bei Ihrer bisherigen Haltung zu einer 3. Start- und Landebahn am Münchner Flughafen eine gewisse Inkonsistenz: Fakten, die Ihnen im Interesse des Schutzes „Ihrer Stadt“ offenbar sehr wichtig waren, können wir jetzt im Zusammenhang mit der geplanten Flughafenerweiterung im Moos in Ihrer jetzigen Argumentationslinie nicht mehr wiederfinden, obwohl nun andere Städte und Gemeinden ungleich härter getroffen werden. Ähnliche Diskrepanzen meinen wir auch bei den parteiübergreifenden Konsensthemen „Klimawandel“ und „Mindestlöhne“ erkennen zu können. Doch beginnen wir zunächst mit grundsätzlichen Fragen.

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. Kommunen – gestatten Sie bitte den Vergleich - deren Historie teilweise älter und bedeutsamer ist als die der Stadt München, werden durch ein beispielloses Großprojekt innerhalb kürzester Zeit einem weitaus stärkeren Einfluss und Umbruch ausgesetzt, als dies in einer mehr als 1000-jährigen Geschichte jemals zuvor der Fall war. Das bedeutet einen tiefen Einschnitt. Weniger für Steine, Wege und Plätze der Gemeinden. Nein, 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.

Diese Region zeichnet sich aber auch in ihrer jüngeren Geschichte aus: Seit rund 40 Jahren, lange bevor die Entscheidung für den Moos-Airport fiel und mehr als 20 Jahre bevor der FJS-Flughafen eröffnet wurde, herrscht hier praktisch Vollbeschäftigung. Die Mieten in den Städten und Dörfern hingegen waren für jedermann erschwinglich.

Welche „Errungenschaften“ hat uns nun der Flughafen gebracht?

- Wir haben noch immer Vollbeschäftigung, was zu erwarten war. Daher keine Veränderung!
- Der Immobilienmarkt ist völlig aus den Fugen geraten. Mieten und Grundstückspreise explodieren. Sie sind für eine wachsende Anzahl eingesessener Einwohner nicht mehr erschwinglich und führen zur Abwanderung.
- Die Region wird umgebaut. Geschwürartig wuchern Industrie-, Gewerbe- und Wohngebiete. Sie verursachen zusammen mit immer neuen Verkehrsflächen ungebremsten Flächenverbrauch und zersiedeln zunehmend eine einst überwiegend ländlich geprägte Landschaft.
- Ein ungebremster Zuzug von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern schafft wachsende Probleme in allen Erziehungseinrichtungen, weil in dieser Geschwindigkeit die Integrationsfähigkeit der Kommunen überfordert wird.
- Die Wirtschaftsstruktur wandelt sich durch eine einseitig abhängige Ausrichtung der Gewerbetreibenden wie auch der Angestellten und Arbeiter auf den Flughafen. Der Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften kann in Handwerk und Gewerbe nicht mehr gedeckt werden.

- Die ungehemmte und ungesunde Entwicklung, ähnelt einer regionalen „Blase“, die jederzeit wegen der krisengeschüttelten Luftfahrtbranche platzen kann.
- 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.

Warum sind gerade diese beiden Punkte so schlimm?

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 überwiegend enthaltsamen Lebensstil aufgebaut hatte, wird mit einem Schlag zunichte gemacht. Denn - das wissen Sie vom einstigen Flughafen München-Riem selbst - das Leben im Lärm und Dreck eines Großflughafens ist alles andere als erstrebenswert.

Doch es kommt doppelt schlimm: Der durch den unerträglichen Fluglärm entwertete Immobilienbesitz ist nur weit unter den einst investierten Kosten zu veräußern. Das Lebenswerk vieler Einwohner ist also auch finanziell zerstört – ohne angemessene Entschädigung des Verursachers!

Fluglärm 24 Stunden pro Tag = todbringender 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 Fluggesellschaften und der Flughäfen. Ein gesundheitsgefährdender Flugbetrieb kann 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 verharmlost und Kausalitäten und Verantwortlichkeiten verdeckt werden“, sowie

- es nicht hinnehmbar sei, „wirtschaftliche Interessen wider besseren Wissens flächendeckend zu Lasten der Gesundheit und der Lebensqualität der Bevölkerung durchzusetzen“;

Lassen Sie uns an dieser Stelle einen Punkt machen, denn die hier gesprochene Sprache ist unserer Meinung nach deutlich genug. Das vollständige Protokoll des Ärztetages - es lohnt in jedem Falle, gelesen zu werden - steht über die einschlägigen Veröffentlichungen der Bundesärztekammer zur Verfügung.

In diesem Zusammenhang würde uns interessieren, wie Sie, Herr Ude, diese unmissverständlichen Experten-Aussagen und -Forderungen bewerten.

- Welche Schlussfolgerungen würden Sie als Bayerischer Ministerpräsident für ihre eigene Politik gegenüber dem Münchner Flughafen und der Frage der 3. Start- und Landebahn daraus ziehen?
- Wie sehen Sie die Aussage zu den verharmlosten Risiken und den verdeckten Kausalitäten und Verantwortlichkeiten, speziell in Ihrer Funktion als langjähriges Mitglied des Aufsichtsrates der Flughafen-München-Gesellschaft (FMG)?

Überflug von bewohntem Gebiet

Sie selbst Herr Ude, haben im Zusammenhang mit der 3. Start- und Landebahn kürzlich (BR-Interview in quer, Sep. 2011) von „Hundertern Starts und Landungen pro Tag“ gesprochen, die heute noch „über die Münchner Stadt hinweg donnern“ würden, wenn Sie sich seinerzeit nicht mit Ihren Plänen zum Neubau des Moos-Airports durchgesetzt hätten.

Recht haben Sie, denn bewohntes Gebiet in der direkten Verlängerung von Start- und Landebahnen eines Großflughafens ist in jeder Hinsicht menschenverachtend und sollte endgültig der Vergangenheit angehören.

Mit großer Verwunderung nehmen wir aber gleichzeitig zur Kenntnis, dass Ihnen selbiges Schicksal bei den durch eine 3. Start- und Landebahn neu betroffenen Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt Freising (speziell der Ortsteil Attaching) oder der Gemeinde Berglern offenbar „egal“ ist.

Anders können wir Ihr anteilslos geführtes Interview in der o.g. Quer-Sendung nicht deuten, bei dem Sie einer sachlichen Antwort mit dem Hinweis auf ein möglichst zügig durchzuziehendes Genehmigungsverfahren (vor der nächsten Landtagswahl) mehrfach aus dem Weg gegangen sind.

Dennoch, neben den Lärm und Schadstoff-Emissionen ist insbesondere das Thema „Absturzrisiko“ für die betroffene Bevölkerung in Freising-Attaching und Berglern zu wichtig, um unter den Teppich gekehrt zu werden.

München 1960, ein tragischer Unfall, und - nicht nur aus Sicht der Betroffenen - ein valider Grund, den Flughafen weit außerhalb der Großstadt neu zu etablieren.

Das Absturz-Risiko trifft zwar jetzt andere Flughafen-Anrainer, ist jedoch mit den bestehenden 2 Bahnen dank deren Lage um ein Vielfaches geringer als seinerzeit in München.

Vollkommen anders würde es sich hingegen mit der 3. Start- und Landebahn verhalten. Ihnen ist sicherlich bekannt, dass seit 1960 weltweit mehrere hundert Verkehrsmaschinen verunglückt sind und sich ein Großteil dieser tragischen Katastrophen in der unmittelbaren Verlängerung der Start- oder Landebahn ereignete? Der Internet-Link

http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Katastrophen_der_Luftfahrt

gibt einen traurigen Einblick in dieses schwarze Kapitel der Luftfahrt. Traurig vor allem deswegen, weil dabei meist auch unbeteiligte Flughafen-Anwohner mit ins Unglück gestürzt wurden. Die Mehrzahl davon tödlich, einige jedoch – schwer verletzt – bis an ihr Lebensende gezeichnet.

Wenn man mit diesem Wissen auf die Idee käme, jede dieser Katastrophen auf die geplante 3. Bahn zu projizieren, so wären die Ortschaften Attaching und Berglern heute samt Einwohner schon mehrfach ausgelöscht. Natürlich ist das nicht reell, trotzdem wird die Wahrscheinlichkeit, dass Einwohner der beiden Ortschaften mit der neuen 3. Start- und Landebahn binnen einiger Jahrzehnte Opfer eines Flugzeugabsturzes werden könnten, damit erstmals greifbar.

Wir meinen, dass man bei der Beurteilung dieses Risikos nicht mit zweierlei Maß messen darf. Denn andernfalls gilt: Sankt Florian lässt herzlich grüßen!

Jobmaschine jenseits aller Mindestlöhne?

Kürzlich sprachen wir mit Freunden, die am Moos-Airport arbeiten und wurden über eine neue Tendenz informiert: Weil das Lohndumping am Flughafen offenbar ungebremst weiter geht, tun sich die Sparfüchse der FMG-Tochtergesellschaften, der vertretenen Fluggesellschaften und diverser Subunternehmer immer schwerer, ihren Bedarf an mehr oder weniger qualifizierten Arbeitskräften mit einheimischen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zu decken. Manch osteuropäische Sprache scheint in diesem Zusammenhang aktuell zur weiteren Amtssprache hinter den Kulissen des Flughafens aufgestiegen zu sein.

Kein Wunder! Für nicht einmal 6€ Brutto-Stundenlohn lässt sich keine Familie ernähren, ja nicht einmal ein Single-Haushalt. Es sei denn – und das wiederum ist am Franz-Joseph-Strauß-Airport offenbar auch recht verbreitet - man arbeitet dauerhaft 60 Stunden pro Woche. Dann – so erzählen Insider - kann man es schon auf etwas über 1.000 € netto im Monat schaffen.

Prima Sache – nicht wahr? Verfügen Sie eigentlich über exakte Zahlen, wie viele Tausend oder sagen wir besser Zehntausend der heute am Münchner Flughafen Beschäftigten von diesem schlimmen Lohndumping direkt oder indirekt betroffen sind?

Nein? Wir leider auch nicht.

Denn offizielle Erhebungen dazu gibt es offensichtlich immer noch nicht. Dennoch haben wir schlimme Befürchtungen anhand der von Flughafen-Beschäftigten hinter vorgehaltener Hand getätigten Äußerungen. Über die untragbaren Zustände mit dem Lohndumping auf Basis der oben genannten Zahlen sind offenbar alle bestens informiert!

Sie, lieber Herr Ude sind ein Spitzenpolitiker der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, einer Partei, die sich das Thema Mindestlohn ganz groß auf ihre Fahnen geschrieben hat.

Gleichzeitig sind Sie auch im Aufsichtsrat der Flughafen München Gesellschaft vertreten. Selbstverständlich bekommen die Beschäftigten der FMG (es ist leider eine verschwindende Minderheit) anständige Löhne. Aber was ist mit den vielen Tausend ehemaligen Mitarbeitern, die in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten gezielt in neue Gesellschaften hinaus gedrängt (neudeutsch „out-ge-sourced“) wurden, deren einziger Zweck das Drücken von Löhnen unter ein menschenwürdiges Niveau ist?

Wurden Sie über derartige Entscheidungen im Aufsichtsrat informiert, haben Sie gar mitgestimmt? Oder anders gefragt: Was konkret können und wollen Sie zur Aufklärung und nachhaltigen Beseitigung dieser Missstände in Ihrer Funktion als Aufsichtsrats-Mitglied der FMG unternehmen?

Wäre es nicht konsequent, erst einmal nachhaltig dafür zu sorgen, dass alle aktuell Beschäftigten am Flughafen – egal in welcher Firma und Funktion sie dort tätig sind – anständig, also entsprechend ihrer Tätigkeit angemessen bezahlt werden, bevor mittels der Forderung nach einer 3. Start- und Landebahn die soziale Schieflage noch weiter kippt?

In diesem Zusammenhang ist uns ferner aufgefallen, das Sie sich als bekennender Befürworter einer 3. Startbahn in der Diskussion um die von der FMG damit prognostizierten „11.000 neuen Arbeitsplätze“ durch die „Job-Maschine Flughafen“, bislang eher zurückhaltend gegeben haben. Könnte es sein, dass Sie dieselben Befürchtungen teilen wie wir? Nämlich, dass der allergrößte Teil dieser angeblichen neuen Jobs - sagen wir einmal 10.500 – wieder im menschenunwürdigen Dumping-Lohn-Bereich liegen werden?

Wenig Freude herrscht auch bei den angrenzenden Kommunen. Kommen die doch seit der Flughafen-Inbetriebnahme mit der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum für die vielen neuen antragsberechtigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nicht mehr hinterher.

Und die Landratsämter berichten von stetig steigenden Zahlen erwerbstätiger Arbeitslosengeld-II-Empfänger. Sehen Sie vielleicht eine Möglichkeit, in Ihrer Funktion als amtierender Präsident des deutschen Städtetages in dieser Hinsicht stärker Farbe zu bekennen?

Arbeitsplatz-Strukturpolitik

Wie bereits erwähnt, versucht die Flughafen-München-Gesellschaft 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 – wir erwähnten es bereits – 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 (Stichwort Lohndumping) offensichtlich 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 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. Denn 84% der dadurch neu hinzukommenden Fluggäste würden von anderen Verkehrsträgern abgezogen.

Dieser Kannibalisierungseffekt würde sich offenbar voll auf die angeblich „neuen Arbeitsplätze“ übertragen. Prof. Thießen wörtlich: „Schaffen von Arbeitsplätzen und Einkommen in München ist dann keine Neuschaffung von Arbeit und Einkommen, sondern nur eine Verlagerung von den Standorten, an denen die anderen Verkehrsträger ihre Leistungen erbracht hätten.“ Insgesamt, ist also das Argument der Schaffung neuer Arbeitsplätze durch eine 3. Start- und Landebahn nicht schlüssig.

Wie würden Sie, Herr Ude, die Kannibalisierungseffekte als zukünftiger Bayerischer Ministerpräsident sehen?

Die Argumentation von Prof. Thießen erscheint auch Wirtschaftslaien durchaus schlüssig: 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 damit Ihrer Meinung nach 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?

Klimapolitik

Wenn man den Parteiprogrammen und den zahlreichen Reden Glauben schenken darf, war eine verantwortbare Klimapolitik seit längerem eines der wichtigsten politischen Ziele unserer Bundesregierung und in verstärkter Form auch der Rot-Grünen Opposition.

Aber was passiert tatsächlich tagtäglich?

Der Flugverkehr trug 2009 mit knapp 9% zur Erderwärmung bei und ist somit 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. In der Politik ist offenbar noch zu wenig davon angekommen.

Uns würde interessieren, wie Sie als bayerischer Ministerpräsident die Klimaziele im Allgemeinen und den Anteil des Flugverkehrs im Speziellen beurteilen. Wäre die bei Eintreten der FMG-Prognosen erreichte Klimaschädigung für Sie so akzeptabel?

Zum verkehrsbedingten Bedarf einer 3. Start- und Landebahn

Eine Frage, vielleicht die Kernfrage dieses Schreibens, bleibt uns 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 ab-fertigen und München-Franz-Joseph-Strauß hingegen angeblich nur die Hälfte davon?

Und warum sind die verantwortlichen (wohlgerne konservativen) Politiker in London davon überzeugt, mit diesem - mit München vergleichbaren 2-Bahnensystem - 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?

Die beinahe schon rührige, aber wenig überzeugende Antwort unserer Münchner FMG-Manager: Weil London im Schnitt größere Jets als in München anfliegen und daher - relativ zur Anzahl der Fluggäste - weniger Starts und Landungen notwendig seien. OK - und warum setzt man nicht auch in München auf größere Jets, anstelle eine neue Bahn zu bauen? Antwort: Weil das mit der Nutzungs-Strategie des Moos-Airports und seiner Zubringer nicht vereinbar sei.

Aha!

Und warum geht der Trend just in diesem Jahr auch in München ganz rapide zu größeren Flugzeugen (als Folge stagnierender Flugastzahlen bei einer deutlich sinkenden Anzahl Flugbewegungen)? Die Antwort darauf blieben uns die FMG-Manager auch auf ihrer jüngsten Zahlen-Präsentation wieder einmal schuldig.

Trotzdem, Herr Ude, London macht es uns vor, wie man gleichzeitig strategisch wachsen und dennoch viel (Steuer-)Geld sparen kann. Es ist schon erstaunlich, dass man in München diese politisch sinnvolle und gesellschaftlich kompatible Alternative nie ernsthaft in Betracht gezogen und sich stattdessen immer auf das „geht nicht“ der FMG-Manager berufen hat.

Wir meinen – ein verantwortungsvoll handelnder Bayerischer Ministerpräsident sollte dem FMG-Management diesbezüglich klare neue Ziele setzen. Und wenn diese Ziele in absehbarer Zeit nicht umgesetzt werden, dann sollten in der Tat Alternativen diskutiert werden – aber beim Management!

Auch in blanken Zahlen ist der Bedarf für eine 3. Start- und Landebahn nicht erkennbar.

Der Bedarf für eine zusätzliche Start- und Landebahn errechnet sich – wie bereits angesprochen - nicht aus der Zahl der Flugpassagiere, sondern einzig und allein aus der Zahl der Flugbewegungen. Laut Prognose der FMG seien mit dem bestehenden 2-Bahn-System in München bis zu 480.000 Flugbewegungen pro Jahr möglich, unabhängige Gutachten sprechen hingegen von einer Kapazität von bis zu 575.000 jährlich. Zum Vergleich: London-Heathrow konnte mit seinem 2-Bahnen-System bereits 500.000 Flugbewegungen jährlich durchführen und war damit offenbar immer noch nicht an der Obergrenze angelangt.

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.

Welch peinlicher Rechenfehler der FMG-Manager! Oder steckte gar System dahinter?

Lassen Sie uns zusammenfassen:

- Die Anzahl der jährlichen Flugbewegungen als ausschlaggebende Zahlenbasis für den Bedarf einer 3. Start- und Landebahn hat sich seit dem ursprünglichen Antrags-Bezugsjahr (2005) bis heute (2012) nicht verändert, ja ist sogar leicht rückläufig. Die 18,9%-Prognose der FMG-Manager für diesen Zeitraum ist nicht eingetreten, die FMG-Prognose also substantiell falsch.
- Mit den unabhängig ermittelten maximalen Kapazitätswerten eines 2-Bahnensystemes und der von der FMG prognostizierten Steigerung der Flugbewegungen um 2,5% jährlich würde das heutige System also noch bis 2027 ausreichen. In wie weit die von der FMG ins Spiel gebrachte 2,5%-Steigerungsrate angesichts der tatsächlichen Entwicklung der letzten 7 Jahre (Null-Wachstum) überhaupt als realistisch anzusehen ist, sei angezweifelt.
- Selbst bei Erreichen der Kapazitätsgrenze von 2 Bahnen könnte die Passagieranzahl durch den verstärkten Trend zu größeren Flugzeugen weiter wachsen. London-Heathrow ist der Beweis, dass die Konvergenzrate hierfür bei mindestens 75 Mio. Passagieren pro Jahr liegt.

Bedarf – Demographische Entwicklung außer Acht gelassen

Wenn man die von der FMG beigebrachten Bedarfsprognosen näher analysiert, findet man schnell Ungereimtheiten. Denn die gewählte Methodik der historischen Simulation – ohne Berücksichtigung sich ändernder Rahmenbedingungen für die Zukunft - ist wissenschaftlich unseriös und führt zu falschen Ergebnissen.

Vereinfacht gesagt, geht die FMG 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 nochmals um Welten niedriger angesiedelt als der Münchner Dumpinglohn-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 kostenintensive Flug-Urlaubs-Reisen werden binnen der kommenden Jahr-zehnte also nicht mehr wie im heutigen Maße vorhanden sein.

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

Sehr geehrter Herr Ude, natürlich kann man von einem Spitzenpolitiker nicht verlangen, dass er in einem komplexen Genehmigungsverfahren wie diesem, tausende Seiten von Akten wälzt, um sich selbst ein unabhängiges Urteil der Bedarfsprognose zu machen.

Sie hatten jedoch - nicht zuletzt auch durch die persönlichen Gespräche mit den aufgemuckten Aktivisten - seit langem genügend Anhaltspunkte, die offensichtlich „schön“ gerechnete Bedarfsprognose der FMG durch Ihre städtischen Spezialisten-Stäbe analysieren und neu beurteilen zu lassen.

Ist dies vielleicht schon geschehen, ohne dass es von der Öffentlichkeit wahr genommen wurde?

Wenn ja, stellt sich uns die Frage, wieso Sie sich weiterhin an die Spitze einer Bewegung stellen,

die offensichtlich mit wissenschaftlich unhaltbaren, geschönten Zahlen operiert um ihre fragwürdigen Wachstumsziele auf dem Rücken der betroffenen Bevölkerung skrupellos durchzusetzen?

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). Die Lächerlichkeit dieser Rechnung wird deutlich, wenn man bedenkt, dass sich der 5-Jahres-Durchschnittspreis beim Rohöl selbst binnen der letzten 5 Jahre annähernd verdoppelt (!) hat.

An dieser Stelle scheint es notwendig, nochmals einen genaueren Blick auf die gesamte Methodik der FMG-Prognose zu werfen: Während bei den Fluggast-Zahlen – wie zuvor ausgeführt – ausschließlich auf die Mittel der Historischen Simulation (also der Extrapolation historischer Entwicklungen in die Zukunft) gesetzt wurde, wird dies beim Rohölpreis eben genau nicht getan und stattdessen auf „Experten-Schätzungen“ - ohne Nennung von Quellen und Schätzmethode - zurückgegriffen.

Der Effekt: Unseriös ermittelte, im Kern stark verfälschte Zahlen, die mit der Realität nichts zu tun haben.

Auch hier stellt sich die Frage, warum Ihren städtischen Experten bei der Analyse der FMG-Gutachten derart grobe Ungereimtheiten nicht aufgefallen sind und sich viele offizielle Vertreter ihrer Stadt und des Stadtrates bei ihrem „Ja zur 3. Startbahn“ nach wie vor auf dieses offenkundig fehlerhafte Gutachten beziehen?

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?

Oder anders gesagt: Wie ernst kann man die gebetsmühlenartig von der FMG verbreiteten Erfolgsmeldungen über das „Hinzukommen neuer Fernverbindungen“ nehmen, wenn man gleichzeitig berücksichtigt, dass die FMG ihren Fluggesellschaften für neu hinzukommende Fernverbindungen einst „Kerosin-Zuschüsse“ und neuerdings sog. „Marketingprämien“ zahlt.

Das ist Geld, das auch Ihre Stadt München seinerzeit über zinslose Gesellschafter-Darlehen zur Verfügung gestellt hat, auf deren Rückzahlung nach aktueller Beschlusslage wohl bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag gewartet werden muss.

Fassen wir also zusammen:

- Bund und Länder verzichten durch üppige Steuergeschenke nach wie vor auf ca. 11,5 Mrd. zusätzlicher Einnahmen pro Jahr (Quelle: Berechnung BUND) und verzerren somit massiv den Wettbewerb zu Gunsten des Flugverkehrs.
- Zinslose Gesellschafter-Darlehen des Landes Bayern, des Bundes, aber auch der Stadt München werden von einer stark defizitären und bis über beide Ohren verschuldeten FMG bis auf weiteres nicht zurückgezahlt.
- Stattdessen werden seitens der FMG über sog. Marketing-Prämien an Fluggesellschaften künstlich Fernverbindungen nach München geholt, für die es – bei unverzerrter Marktlage – offenbar keine Rechtfertigung gäbe.
- Mit diesem künstlich geschaffenen Aufkommen wird unter anderem die Notwendigkeit für eine 3. Start- und Landebahn gerechtfertigt; eine Maßnahme, die - nach aktueller FMG-Prognose - weit über 1 Mrd. EUR kosten wird.
- Da die defizitäre FMG das Geld nicht hat, muss sie es auf dem Kapitalmarkt aufnehmen.
- Die Bürgschaft für diese Milliarden-Kredite übernehmen – wie immer – vollständig die Gesellschafter (also zu 23% Ihre Stadt München) und damit indirekt zu 100% der Steuerzahler.

Würden Sie unter dieser Faktenlage die seitens der Startbahn-Protagonisten immer wieder verbreitete These, „eine 3. Start- und Landebahn koste den Steuerzahler nichts“, selbst weiterhin unterstützen?

Sponsoring – Meinungsmache mit Steuergeldern

Ähnlich gelagert ist der Fall auch bei den systematischen Sponsoring-Aktivitäten, mit denen sich die FMG in der Region seit Jahren auffällig engagiert. Bitte verstehen Sie uns nicht falsch, aber wenn kommunale Pflichtthemen wie Schulen und Kindergärten mit FMG-Geldern unterstützt werden, dann muss die Frage nach der Sinnhaftigkeit solcher „Finanztransaktionen“ erlaubt sein. Denn es handelt sich im Endeffekt wieder um Steuergelder, welche das Land Bayern, der Bund und die Stadt München über ihre zinslosen Gesellschafterdarlehen auf der einen Seite stetig in die FMG hinein investieren und die auf der anderen Seite von der FMG völlig sachfremd verwendet werden. Auffällig ist dabei das starke Engagement im Bereich von Kinder- und Jugend, Erziehung und Schule. Das ist aus Sicht des stets um ein positives Meinungsbild bemühten Sponsors zwar verständlich, ist aber gerade für die Bereiche KiTa und Schulen äußerst fragwürdig. Denn hier geht es um den staatlichen Bildungsauftrag und letztendlich um eine Verletzung der notwendigen Unabhängigkeit und Neutralität des staatlichen Schulwesens.

Wir würden es anstelle dessen begrüßen, wenn Bund und Freistaat das Konnexitätsprinzip endlich vernünftig umsetzen und die Kommunen in ihrem gesetzlich festgeschriebenen Bildungsauftrag stärker direkt finanziell unterstützen würden. Ein Durchlauferhitzer „FMG“ ist für diese Aufgaben nicht nur überflüssig, sondern angesichts der großen Probleme, welches dieses Unternehmen in die Region gebracht hat und weiter bringen will, völlig unakzeptabel.

Uns stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, ob es nicht sinnvoll wäre, das zweifelhafte Sponsoring-Gebahren der Flughafen-Manager seitens des FMG-Aufsichtsrates stärker zu hinterfragen und - zumindest im Bereich Bildung und Erziehung - klar zu reglementieren. Auch in diesem Punkt, Herr Ude, setzten wir auf Sie.

Fazit:

Zusammenfassend meinen wir, dass Sie, sehr geehrter Herr Ude, es jetzt in der Hand haben, mit einer spektakulären Kehrtwende einem ganzen Land Hoffnung und Gewissheit zurückzugeben, dass nicht die unmäßigen Interessen der Konzerne das Land regieren, sondern immer noch die politische Vernunft im Einklang mit dem rechten Maß.

Herr Oberbürgermeister, Sie genießen bei vielen Menschen hohes Ansehen. Sie können dieses Ansehen noch steigern, wenn Sie sich vom Bau der 3. Startbahn rechtzeitig und wohl begründet distanzieren.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Martin Bauer
Stellv. Ortsvorsitzender Freising
Stellv. Kreisvorsitzender Freising

Roswitha Bendl
Kreisrätin Erding
Stadträtin Erding

Rainer Forster
Mitglied im Kreisvorstand Erding

Monika Hobmair
Stadträtin Freising

Karl-Heinz Jobst
Kreisrat Erding

Jörg Kästl
Kreisrat Freising
Stellv. Kreisvorsitzender Freising

Angela Kern
Kreisgeschäftsführerin Freising

Florian Pflügler
Ortsvorsitzender Neufahrn
Stellv. Kreisvorsitzender Freising

Reinhold Reck
Mitglied im Kreisvorstand Freising

Annelie Schwarz
Mitglied im Kreisvorstand Freising

Stephan Treffler
Kreisvorsitzender Erding
Ortsvorsitzender Erding
Kreisrat Erding

Helmut Trinkberger
Stadtrat Erding
Kreisrat Erding

Ulrich Vogl
Kreisvorsitzender Freising
Stadtrat Freising