

## Standpunkte 8/ 2007

Informationsdienst des Münchner Forums e.V.

ISSN 1861-3004



Schellingstraße 65, 80799 München  
☎ 089 282076, info@muenchner-forum.de

Redaktionsschluss dieser Ausgabe:  
7.8.2007 Redaktion: Gernot Brauer

Sehr geehrte Damen und Herren,

diesmal konzentrieren wir uns auf Verkehrsthemen. Zunächst berichten wir auf Seite 2 über neue Pläne zum Ausbau des **S-Bahn-Südrings**. Damit greifen wir einen Bericht aus unserer Ausgabe 2/2006 auf. Die damals vorgestellten Pläne eines Dresdner Verkehrswissenschaftlers wurden inzwischen weiter konkretisiert und zeigen: Der Südring würde als S-Bahn-Strecke nicht nur funktionieren sowie schneller und wesentlich billiger zu verwirklichen sein als der 2. Stammstreckentunnel, ohne dabei den Fernverkehr zu stören, sondern auch ideale Umsteigverbindungen in alle Richtungen ermöglichen. Einzelheiten auf Seite 2.

Danach beschäftigen uns mit dem Schwerpunktthema Flughafen. Die Flughäfen sind Dreh- und Angelpunkte des Flugverkehrs. Der **Flughafen München** ist nach Frankfurt der zweitgrößte Deutschlands. Ihm gilt diesmal unsere besondere Aufmerksamkeit. Denn er will nach den ehrgeizigen Plänen wesentlich größer werden. Wie beleuchten die Ausbaupläne zunächst aus der **Flughafen-Perspektive** und berichten dazu ab Seite 5.

Auf Seite 11 kommen Gegenstimmen zu Wort, so der **Bürgermeister** einer der vom weiteren Flughafenbau besonders stark betroffenen Gemeinden zu Wort. Danach lesen Sie auf Seite 12 die Stellungnahme einer **Bürgerinitiative**. Vom **Wuppertal-Institut** haben wir eine Einschätzung aus ökologischer Sicht eingeholt. Und der **Bundestagsabgeordnete** des Münchner Nordens Dr. Axel Berg hat sich auf unsere Bitte mit Vorschlägen geäußert.

Beide Themen, die S-Bahn wie der Flughafen, haben große Bedeutung für unsere Stadt, aber auch weit darüber hinaus. Die weitere Entlastung der Stadt vom Straßenverkehr ist ein lohnendes Ziel das beim S-Bahnausbau winkt und machbar scheint wenn Entscheidungen mutig getroffen werden. Der Ausbau des Flughafens aber ist ambivalent. Einerseits ist er geeignet, der Region weitere Wirtschaftsimpulse zu geben. Andererseits wächst sich die Umweltbelastung in unkalkulierbare Größenordnung aus. Es wird noch weitere Vorschläge in Richtung des unten abgedruckten von Dr. Axel Berg bedürfen, um das Dilemma zu überwinden.

Mit freundlichen Grüßen  
Wolfgang Czisch  
Vorsitzender des Programmausschusses

### INHALT:

Wie stark wackelt das 2. S-Bahn-Stammstrecken-Projekt? Kommt der S-Bahn-Südring? Er nimmt Gestalt an **S. 2**

Der Flughafen München wächst weiter:

Ein City Airport ist er nicht – aber jetzt wird er eine Airport City **Seite 5**

Die Stadt München unterstützt den Flughafenbau, aber: Langfristig will München seinen Flughafenanteil verkaufen **Seite 11**

Die Siedlung Attaching in der Schneise der 3. Startbahn: „Landeanflug nur 70 Meter über den Häusern – ein Horror“ **Seite 11**

Einwohner von Flughafen-Gemeinden wehren sich: „Wir verteidigen unser Recht auf Heimat und Unversehrtheit“ **Seite 12**

Die Klimaproblematik des Flugverkehrs ist regional und national nicht zu lösen: Luftverkehr wird Klima-Übeltäter so stark wie die USA **Seite 13**

Flughafen als Vorzeigeprojekt ökologischen Industriepolitik? Flughafen sollte Vorreiter im Klima- und Umweltschutz sein **Seite 14**

Und am Schluss ein Hinweis auf Radio Lora.

### IMPRESSUM

Münchner Forum e.V.  
Schellingstr. 65, 80799 München  
verantwortlich: U. Ammermann

Falls Sie die Standpunkte nicht mehr erhalten möchten, genügt in kurzer Hinweis an info@muenchner-forum.de

## Wie stark wackelt das 2. S-Bahn-Stammstrecken-Projekt als Innenstadt-Tunnel?

### Kommt der S-Bahn-Südring? Er nimmt langsam Gestalt an

Die Bayerische Staatsregierung wird einen S-Bahn-Tunnel unter der Münchner Innenstadt mit Haltepunkten nur am Hauptbahnhof und am Marienhof nicht durchpauken, falls das Rathaus ihn nicht mehr will. Das erklärten die Münchner Grünen nach einem Gespräch im Landtag am 19. Juli. Sie favorisieren seit Langem stattdessen den Südring. Für ihn hatte der aus dem Raum München stammende Verkehrswissenschaftler Stefan Baumgartner von der TU Dresden schon letztes Jahr eine Alternativplanung entworfen (wir berichteten in Ausgabe 2/2006). Jetzt hat er weitergehende Untersuchungen vorgelegt. Sie zeigen: Der Südring vermeidet Planungsschwächen der geplanten Tunnel-Stammstrecke, bewältigt den Mischbetrieb von S-Bahn und Fernbahn und kostet nur ein Drittel des Tunnels. Die Grünen gehen fest davon aus, dass die noch haltende Stadtrats-Mehrheit für den Tunnel zerbricht und dass 2008 die Würfel für den Südring-Ausbau fallen werden.

Die Gemengelage ist heikel: Von der endgültigen Entscheidung über den S-Bahn-Ausbau hängt nicht nur die Gestaltung des Marienhofs ab – bekanntlich hat die Stadt ihn erst einmal provisorisch begrünt, nachdem die ursprüngliche Zeitplanung für den S-Bahn-Bau längst Makulatur ist. Auch der Neubau des Hauptbahnhofs und mit ihm der Umbau des Bahnhofsareals bis hin zum Stachus liegt auf Eis, so lange diese Frage offen ist. Eine Stadtratsvorlage hierzu wurde kürzlich auf den Herbst vertagt. Die Grünen dürften sich als das Zünglein an der Waage erweisen. Bisher haben sie zwar für die 2. S-Bahn-Stammstrecke als Tunnel gestimmt. Am dafür nötigen 3. Planfeststellungsbeschluss haben sie sich aber schon nicht mehr beteiligt. Ihre generelle weitere Zustimmung haben sie davon abhängig gemacht, dass das Projekt wie geplant realisiert werden kann. Das halten sie inzwischen aber für überaus fraglich. Denn die Kosten laufen so aus dem Ruder, dass der Nutzen nicht mehr größer, sondern kleiner als die Kosten sein könnte. Damit sei eine Förderung nicht mehr zulässig und das Projekt finanziell gescheitert. Am Ausbau zu sparen helfe da wenig. Denn mit einem eventuellen Verzicht auf die Einbindung des Tunnels in den Ostbahnhof seien auch die Planungsprämissen so verändert, dass von einer Realisierung wie geplant keine Rede mehr sein könne.

### Der Südring kann jede vierte S-Bahn aufnehmen, ohne den Fernverkehr zu bedrängen

Was gibt es als Alternative? Stefan Baumgartner hat seine Pläne inzwischen so stark weiterentwickelt, dass er gut begründen kann, warum der Südring besser und obendrein weitaus billiger ist. Der angehende Verkehrsingenieur hat ein System ausgetüftelt, das auf allen stadtnahen S-Bahn-Trassen einen 10-Minuten-Takt zulässt, jede vierte S-Bahn aber statt durch den bestehenden Tunnel über den Südring führt (das entspreche exakt dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen) und dem Fernverkehr trotzdem so viel Raum lässt, dass der Südring kein neues Nadelöhr wird. Geht es nach ihm, braucht die Bahn zwar ein paar neue Gleisüberführungen, um den S-Bahn- und den Fernverkehr auf dem Südring sowie zwischen Heimeranplatz und Friedenheimer Brücke auseinander- und anderswo wieder ineinander zu fädeln. Alle diese Bauwerke ließen sich aber auf dem Gelände der Bahn realisieren; die Stadt bräuchte keinen Grund abzugeben und würde auch nicht weiter verbaut. Zwischen Leuchtenbergring und Ostbahnhof würden ein paar zusätzliche Gleise gebraucht, und auch sie könnten auf Bahngrund verlegt werden. Im Ostbahnhof würde die S-Bahn künftig acht statt jetzt fünf Gleise bekommen und die Fernbahn dafür nur noch fünf – da der Bahnhof Pasing bei deutlich mehr Fernverkehr ebenfalls mit fünf Fernbahngleisen auskommt, ist das nach Baumgartners Ansicht kein wirkliches Problem.

Seine pfiffige Idee: Jeweils im Westen und Osten, nämlich am Leuchtenbergring und in Pasing, kommen Züge gleichzeitig an und fahren dann in unterschiedliche Richtungen weiter, der eine über den Marienplatz im vorhandenen Tunnel, der andere über den Südring. Dieses Prinzip ist von der U-Bahn (Scheidplatz, Innsbrucker Ring) bekannt und bewährt. Auch die Bahn hat die-

ses System der doppelten Korrespondenz bereits realisiert, und zwar bei einem IC in Köln Hbf und in Dortmund Hbf. Ein Zug fährt über Duisburg und Essen, der andere über Wuppertal und Hagen. Und so soll das bei der Münchner S-Bahn aussehen: In Pasing fährt jeweils ein S-Bahnzug aus Richtung Mammendorf und einer aus Richtung Tutzing gleichzeitig am selben Bahnsteig ein, so dass die Fahrgäste zwischen beiden S-Bahnen umsteigen können. Nach dieser Korrespondenz fährt nun zuerst der in Richtung Hauptbahnhof verkehrende S-Bahnzug ab. Anschließend folgt 100 Sekunden später der in Richtung Südring fahrende S-Bahnzug, der bis Laim dasselbe Gleis benutzt. In Laim korrespondiert die S-Bahn zum Südring erneut; diesmal mit der aus Freising / Flughafen kommenden S1, so dass auch deren Fahrgäste einen Direktanschluss zum Südring haben. Diese Korrespondenz mit der S1 hat Baumgartner gewählt, um den Fahrgästen aus dem Münchner Südwesten eine 15 Minuten schnellere An-/Abreise zum/vom Flughafen zu ermöglichen. Während die S1 zum Hauptbahnhof weiterfährt, zweigt die Südring-S-Bahn kreuzungsfrei in Richtung Heimeranplatz ab. Dort korrespondiert sie zum dritten Mal; diesmal besteht ein Direktanschluss in Richtung Solln (S7/S27). Fahrgäste der S1, die die Korrespondenzen in Laim und am Heimeranplatz nutzen, gewinnen nach seinen Berechnungen gegenüber dem heutigen Fahrplan 15 Minuten Reisezeit pro Richtung. Nachdem die Südring-S-Bahn die neuen S-Bahnhöfe Poccistraße und Kolombusplatz sowie den Ostbahnhof passiert hat, trifft sie am Leuchtenbergring erneut auf die S-Bahn, mit der sie bereits in Pasing korrespondiert hat. Nach dieser Korrespondenz am Leuchtenbergring setzt eine S-Bahn die Fahrt in Richtung Daglfing – Flughafen und die andere in Richtung Berg am Laim – Ebersberg fort. Diese vierte Korrespondenz ermöglicht den im Bereich des Südrings zusteigenden Fahrgästen gegenüber dem heutigen Fahrplan eine Zeitersparnis von knapp 10 Minuten. In der Gegenrichtung verlaufen alle Korrespondenzen symmetrisch, so dass dort den Fahrgästen ebenfalls alle soeben genannten Umsteigeoptionen offen stehen. Weiter es Baumgartner und seinem Team gelungen, in Deisenhofen einen ganztägigen Anschluss zwischen Solln (S27) und Sauerlach / Otterfing einzuplanen. Durch den ganztägigen 10-Minuten-Takt zwischen Ostbahnhof und Deisenhofen ist auch der Übereckanschluss zwischen Solln und dem Hachinger Tal sichergestellt.

Zwei Minuten spielen auch im Mischbetrieb von S-Bahnen und Fernzügen auf dem Südring eine wichtige Rolle. Diese 120 Sekunden können S-Bahnen nämlich nach Baumgartner Fahrplankonzept auf der Strecke über den Südring wieder einholen, sollten sie einmal wegen eines verspäteten Fernzuges zwei Minuten später als geplant abfahren müssen. Der Takt kommt also nicht aus dem Takt.



Weil die Mehrzahl der S-Bahnen nach seiner Überzeugung schon aufgrund des vorhersehbaren Fahrgastaufkommens auch künftig durch den vorhandenen Tunnel fahren muss, sollen nur 6 der 18 stündlichen Züge auf dem Südring (pro Fahrtrichtung) S-Bahnen sein. 18 Züge pro Stunde – das sind mehr als drei Minuten pro Zug. In der Nähe von Zürich hat Baumgartner eine Strecke gefunden, auf der die Schweizer Bundesbahnen schon jetzt Intercity-Züge, Regionalzüge und S-Bahnen im Mischbetrieb in zweieinhalb-Minuten-Takt fahren lassen. Sie wollen ihn auf zwei

Minuten verdichten. „Was die Schweizer können, wird doch die Deutsche Bahn auch hinkriegen“, sagte Baumgartner bei der Präsentation seiner Planungsergebnisse am 19. Juli. Zwischen jedem S-Bahn-Zug auf dem Südring könnten zwei Regional- oder Fernzüge verkehren, und dann habe die Strecke immer noch 20-25 Prozent Kapazitätsreserve – selbst ohne Linienzugbeeinflussung und moderne Signaltechnik, mit denen man die Kapazität nochmals anheben könne.



Baumgartner, der sein Konzept zusammen mit den Grünen Thomas Kantke und Dietz-Ulrich Schwarz ausgearbeitet hat, hält einen teuren und das Stadtbild beeinträchtigenden Vollausbau des Südrings auf durchgehend vier Gleise nicht für nötig. Entscheidend sei, dass S-Bahnen und Fernverkehr kreuzungsfrei ineinander verwoben und wieder auseinandersortiert werden könnten. Das sei mit seinem Konzept gewährleistet – anders übrigens als bei den Ausbauplänen der Bahn, die trotz des Milliarden teuren zweiten Tunnels im Bahnhof Leuchtenbergring überkreuzfahrten unterschiedlicher Züge vorgesehen habe.

Da die nur zweigleisige Strecke am Kolombusplatz kreuzungsfrei an das übrige viergleisige Netz angebunden werden soll, seien mögliche Sicherheitsbedenken behoben, und die Kapazität reiche auch langfristig aus.. Baumgartners Projekt geht nämlich nicht nur vom momentanen Verkehrsaufkommen der Münchner S-Bahn mit ihren derzeit wochentäglich 780.000 Fahrgästen aus, wobei der am stärksten belastete Abschnitt zwischen Hackerbrücke und Karlsplatz/Stachus von etwa 220.000 Fahrgästen benutzt wird. Sein Konzept rechnet mit einer Steigerung um mehr als ein Viertel, so dass im Jahr 2020 etwa eine Million Fahrgäste wochentags die Münchner S-Bahn benutzen könnten. Damit würde sie vom Verkehrsaufkommen an die Münchner U-Bahn heranreichen, die bereits heute wochentags mehr als eine Million Fahrgäste befördert.

Das Südring-Konzept enthält auch Vorsorge für Notfälle. auf die wir hier nicht eingehen, und de-



taillierte Angaben zum Fahrplan, zum Betriebsablauf, zur Technik und zu anderen organisatorischen Fragen. Es zeigt: Der S-Bahn-Südring ist mehr als nur eine Idee. Er ist eine reale Möglichkeit, die ein Drittel des Tunnels kostet und auch noch schneller zu verwirklichen ist. Es scheint sich zu lohnen, sie ernsthaft als Alternative in Erwägung zu ziehen.

Gernot Brauer

## Unser Schwerpunktthema heute: Münchens Flughafen soll weiter ausgebaut werden

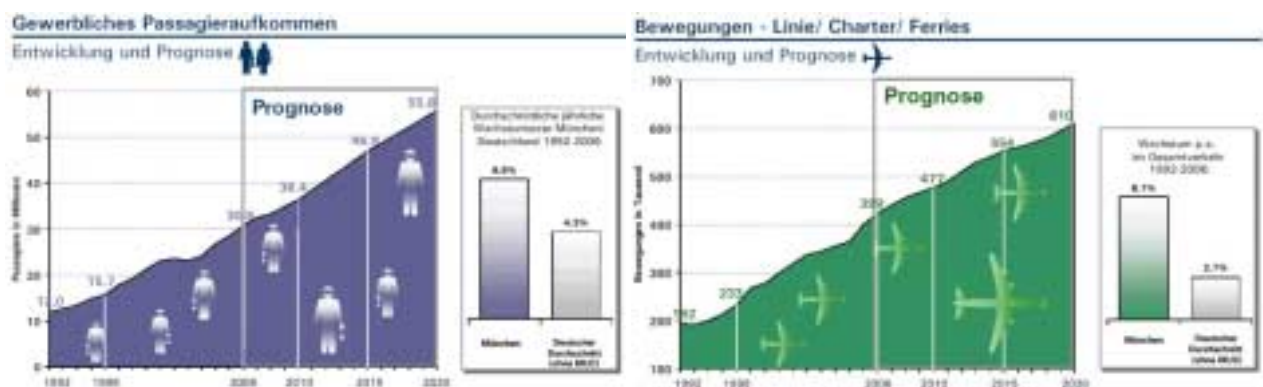
Der Weltluftverkehr bewegt sich in Dimensionen von fast unvorstellbarer Größe. Jeden Tag fliegen 5,5 Millionen Passagiere und über 100.000 Tonnen Fracht in über 22.000 Linienmaschinen, die tagtäglich 68.000mal starten und landen und jeden Tag 84 Millionen Kilometer zurücklegen – das ist jeden Tag zweitausend mal rund um die Erde. In diesen Zahlen ist der Charterbetrieb und damit ein Großteil des Urlaubsverkehrs noch gar nicht eingerechnet. Allein auf Deutschlands Verkehrsflughäfen starten und landen jährlich mehr als zwei Millionen Flugzeuge. In den letzten fünf Jahren nahmen Direktflüge nach Afrika um 14,5 Prozent zu, Flüge nach Amerika um 27,5 Prozent und nach Asien sogar um 71,6 Prozent. Beispiel Lufthansa: Sie startet und landet mit 430 Flugzeugen weltweit täglich 1760mal und befördert Tag für Tag rund 138.000 Passagiere sowie 4.800 Tonnen Fracht. Insgesamt reisten allein mit der Lufthansa letztes Jahr 53 Millionen Passagiere 110 Milliarden Kilometer. Nach der Formel transportiertes Gewicht mal Entfernung war das Frachtaufkommen noch fast um die Hälfte größer: Die deutsche *Airline* transportierte nämlich auch noch fast 12 Milliarden Tonnenkilometer Fracht. Lesen Sie in den folgenden Beiträgen, was das für die Region München bedeutet.

## Der Flughafen München wächst weiter, und mit ihm wächst die gesamte Region:

### Ein City Airport ist er nicht – aber jetzt wird er eine Airport City

Der Flughafen hat gigantische Pläne. Aus schon jetzt 30 Millionen Passagieren pro Jahr (im Eröffnungsjahr 1992 waren es zwölf) sollen bis 2020 rund 55 Millionen werden. Der Frachtverkehr soll noch schneller steigen, die Anzahl der Starts und Landungen aber langsamer, da immer größere Maschinen immer mehr Menschen und Güter befördern. Die schon jetzt 30.000 Arbeitsplätze auf dem Airport (davon „nur“ 5000 bei der Flughafen-Gesellschaft FMG, die meisten bei den Airlines und privaten Unternehmen) sollen bis 2020 über der 40.000er Marke liegen.

Grund für diesen Optimismus sind üppige Wachstumsraten. Letztes Jahr hatte Münchens Airport sieben bis acht Prozent mehr Passagiere als 2005. Der Frachtschlag stieg sogar rund doppelt so stark. Im 1. Quartal dieses Jahres lag das Passagier-Plus bei satten zwölf Prozent. Das zeigte eine Tagung auf dem Münchner Flughafen für Investoren, Projektentwickler, Immobilienfinanzierer und kommunale Vertreter im dortigen Munico Tagungszentrum.



Stürmisch bergauf weisen die Wachstumskurven des Flughafens auch in den kommenden Jahren. Skizzen: FMG

Hält dieses Wachstum – wenn auch vielleicht abgeschwächt – an, was alle Experten erwarten, ist die ständig ausgebauten Kapazität des Flughafens in zwei bis drei Jahren wieder ausgereizt. Zum Engpass wird vor allem die Start- und Lande-Kapazität. 90 Maschinen dürfen stündlich ankommen oder abfliegen. An gut zehn Stunden an jedem Werktag liegt die Nachfrage schon jetzt rund 20 Prozent über dieser Kapazität. Sehr früh morgens, unter Mittag und spät abends sowie an den Wochenenden geht es ruhiger zu. Die obigen Zielzahlen setzen deshalb eine

dritte Start- und Landebahn im Norden der beiden bisherigen voraus. Ohne sie könnte der Flughafen statt der angepeilten 55 Millionen Passagiere pro Jahr nur etwas über 40 Millionen abfertigen. Pro Million Fluggästen braucht der Flughafen rund tausend Beschäftigte. Das geplante Wachstum wirkt deshalb wie eine auf Hochtouren laufende Jobmaschine.

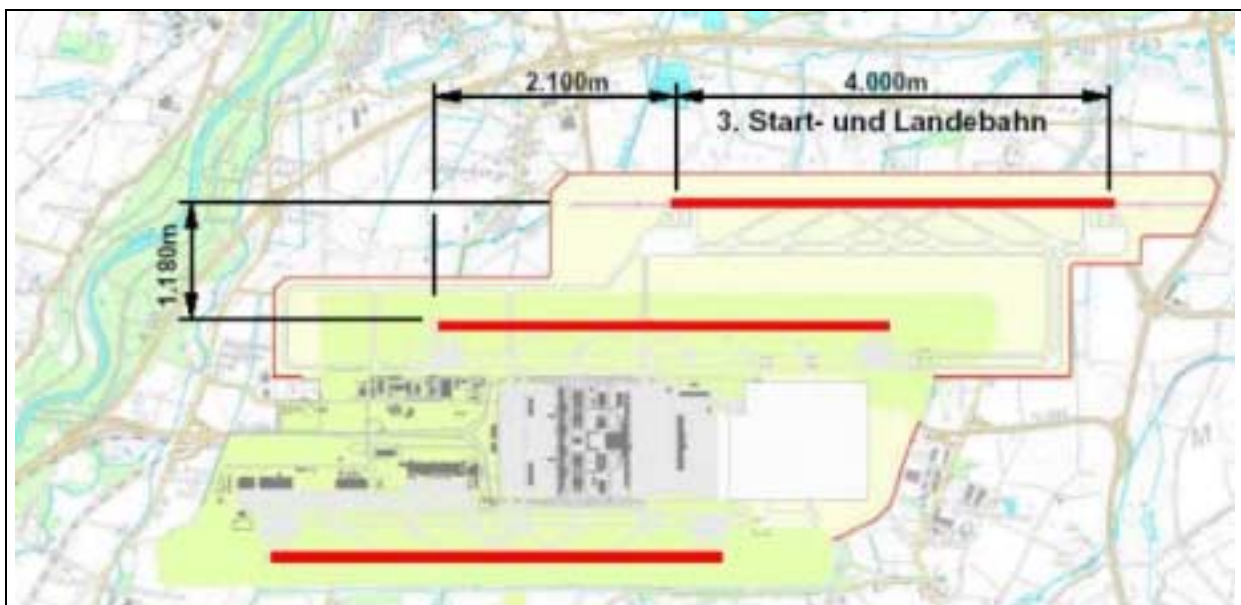


Eine Million Fluggäste schaffen ca. 1.000 direkte Arbeitsplätze am Flughafen. Ihr Zahl wird sich bis 2020 deshalb auf 41.000 fast verdoppeln. Ein Arbeitsplatz am Flughafen schafft zusätzlich 0,7 Arbeitsplätze in der Region und zusätzlich 1,9 Arbeitsplätze deutschlandweit. Pro Tag werden am Flughafen zwei Millionen Euro Gehalt ausgezahlt. Ein in München stationiertes Langstreckenflugzeug entspricht der Wirtschaftskraft eines kleinen mittelständischen Unternehmens (100 Millionen Euro Kapitalbindung, 150 Crewmitglieder, 40 Millionen Euro Erlöse pro Jahr). Jede Flugbewegung erzeugt auf dem Flughafen ein Steueraufkommen von fast 350 Euro. 45 Prozent davon (130 €) gehen an den Bund, 55 Prozent an Land und Gemeinden. Infos: FMG

Siedlungsgebiete, die erst schlecht erschlossen sind, haben dagegen das Nachsehen. Für die Landesentwicklung sind deshalb Uralt-Vorhaben wie der S-Bahn-Ringschluss nach Erding (man glaubt es kaum: schon in den 70er Jahren beschlossen und in Bebauungsplänen festgeschrieben) oder wie die durchgehende Straßenverbindung „Flughafen-Tangente Ost“ und die Nord-Süd-Bundesstraße 15 von Regensburg durch den östlichen Landkreis Erding weiter ins ostbayerische Chemiedreieck unverändert dringlich. Auch Züge von und nach Mühldorf könnten über ein noch zu bauendes Verbindungsgleis über den Flughafen fahren und dessen östliches Hinterland damit deutlich entwickeln helfen. Dagegen gilt die sogenannte Marzlinger Spange von Landshut über den Flughafen nach München mittlerweile nicht mehr als gute Idee. Denn sie würde Freising umfahren und dieser Stadt damit Zukunftschancen abschneiden.

### Wer bezahlt die Airport-Schnellbahn? Bund und Land sind gewillt, „das Problem jetzt zu lösen“

Eine schnelle Verbindung mit München ist aber auf jeden Fall nötig. Denn Münchens Airport ist für Fernreisende recht unattraktiv. Eine dreiviertel Stunde Bummel-S-Bahn vom Hauptbahnhof ist kein Dauerzustand. Wie sich das ändern wird, ob mit der Magnetschwebbahn oder mit einer



Die dritte Startbahn soll im Norden der beiden existierenden entstehen.

Zeichnung: FMG

Express-S-Bahn, wird man Ende des Jahres erfahren. Nach FMG-Ansicht wird die Planfeststellung nämlich Ende 2007 abgeschlossen sein. Dann werde man drei bis dreieinhalb Jahre lang bauen. Zwar sei die Finanzierung noch immer nicht gesichert. „Bund und Land sind“ nach Ansicht von FMG-Chef Dr. Michael Kerkloh aber „gewillt, das Problem jetzt zu lösen.“ Insgesamt soll der Verkehr vom und zum Flughafen binnen 15 Jahren (2000-2015) um zwei Drittel wachsen, und zwar um mehr als die Hälfte im Straßen- und über das Doppelte im Schienenverkehr.

Eigentümer der Flughafens ist die Öffentliche Hand. Eine Privatisierung schließt Kerkloh nicht aus. Darüber werde man in drei bis fünf Jahren sprechen. Derzeit sieht der FMG-Chef dafür „keine zunehmende Dynamik“. So lange der Wert seiner Immobilie jedes Jahr steigt, mache ein Verkauf keinen Sinn. Die Preise würden ja wie von allein immer besser. Ihre Ausbauten finanziert die FMG übrigens über den Kapitalmarkt. Steuergeld wird in den Ausbau nicht mehr gesteckt. Ein City Airport ist Münchens Flughaffen auf der Landkreisgrenze von Freising und Erding anders als Berlin-Tempelhof oder Berlin-Tegel, anders als Hamburg oder Frankfurt (die wie Hamburg beide ebenfalls auf städtischem Grund liegen) nie gewesen. Sicherheits- und Lärmschutzgründe hatten seinerzeit die Verlegung aus München erzwungen. Bekanntlich hatte Ende 1960 eine in Riem gestartete Maschine mit britischen Fußballern an Bord das Turmkreuz der Paulskirche an der Theresienwiese gestreift und war in die Straße gestürzt. Ein Hubschrauber, der das Kreuz sichern sollte, stürzte ebenfalls auf einen voll besetzten Trambahn-Anhänger ab. Mehr als fünfzig Menschen kamen ums Leben. In Neuperlach und Trudering ertrugen rund 200.000 Menschen in der Einflugschneise weiter Gefahren und Lärm. In der Einflugschneise des neuen Airports waren und sind dagegen nicht einmal zehn Prozent so viele Menschen betroffen.

Die Flughafen München Gesellschaft (FMG) hat in den 70er Jahren zwischen Freising und Erding über 20 Quadratkilometer Land aufgekauft. Nach einem gerichtlichen Baustopp 1980-84 durfte sie einstweilen nur zwei Startbahnen bauen. Eine dritte im Norden und theoretisch auch eine vierte im Süden (die wegen massiver Absiedlungen dort wohnender Menschen aber sehr teuer würde – wenn auch sicherlich nicht so teuer wie die neue *runway* in Frankfurt, zu deren Gunsten eine ganze Chemiefabrik umziehen muss) blieben deshalb bis heute Papier. Die dritte Bahn im Norden will die FMG möglichst zügig realisieren. Dazu braucht sie einen genehmigten Bebauungsplan. Der definiert das Baurecht. Gegen den sind noch gerichtliche Einsprüche möglich. Schnell geht das deshalb voraussichtlich nicht.

### **Der Flughafen baut für mehr Passagiere, mehr Fracht, mehr Geschäfte, mehr Hotels**

Alles was innerhalb des heutigen Flughafenzauns geschehen soll, ist durch die bestehenden Pläne aber gedeckt. Und das ist schon viel:

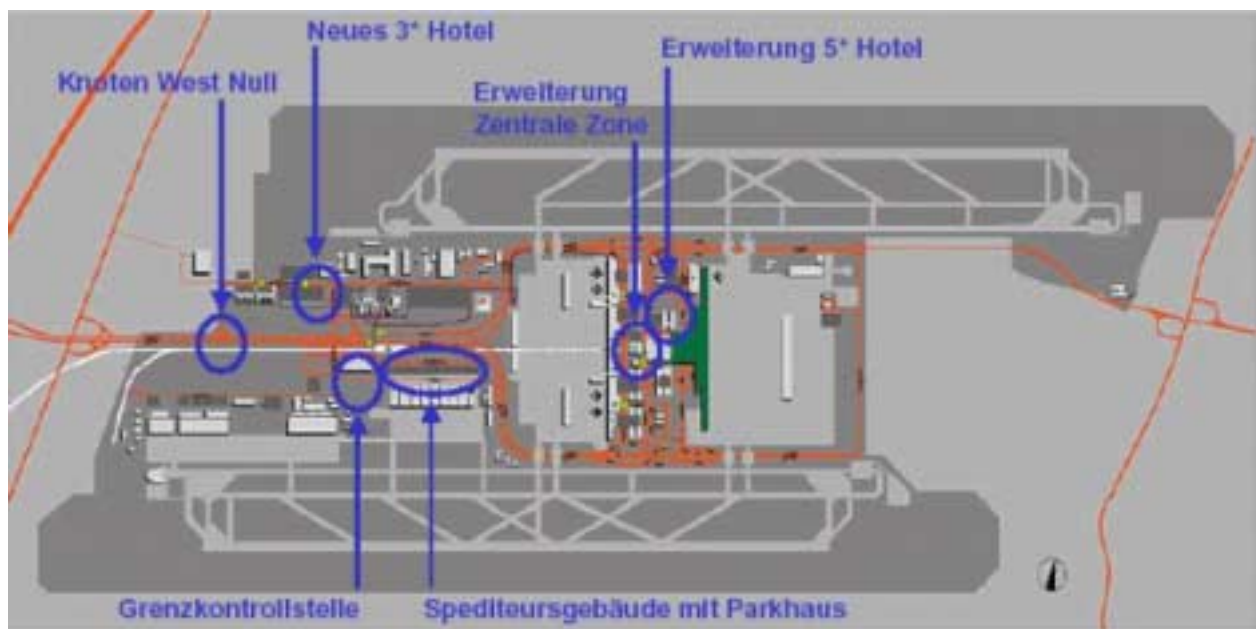
- Vor dem bestehenden Frachtterminal laufen die Arbeiten für ein neues Spediteursgebäude. Es ist bereits voll vermietet. Ihm mussten ebenerdige Parkplätze weichen. Deshalb wird nebenan ein weiteres Parkhaus für 2300 Stellplätze errichtet.



*In der Luftfracht liegt München national an vierter, europaweit erst an 17. Stelle, wächst aber überproportional. In den letzten zehn Jahren hat es sich in München mehr als verdoppelt. Das Nachflugverbot begrenzt das Wachstum der Frachtflüge allerdings deutlich. Trotzdem geht es weiter aufwärts. Derzeit entstehen deshalb die beiden dunkel angelegten Bauten rechts im Bild als Spediteursgebäude und Parkhaus.*

FMG

- Dass das Spediteursgebäude hier, direkt vor der Flugzeugbeladestation, errichtet wird, hat einen einfachen Grund: Luftfracht ist meistens Beiladung, das heißt sie fliegt in Passagiermaschinen mit. Passagier- und Frachtterminals müssen deshalb sehr nahe beieinander stehen und die Spediteure unmittelbar vor dessen Tür arbeiten können.
- Der Terminal 2 für die Lufthansa und ihre Star-Alliance-Partner ist zwar noch nicht wieder zu klein, aber so gut wie ausgebucht. Obwohl der Terminal 1 aus dem Jahr 1992 noch Kapazität aufnehmen kann, denkt die FMG bereits über einen Terminal 3 nach. Er soll als Satellit (für Passagiere nur unterirdisch erreichbar) östlich von Terminal 2 entstehen. Ein Gebäude mit einer Gepäckförderanlage soll dazu aufgestockt werden.
- Im Westen des Flughafenareals, nördlich der S-Bahn-Station Besucherpark, wird ein Mittelklasse-Hotel (Drei-Sterne-plus) mit 250 Betten entstehen. Bürgermeister von Umlandgemeinden, die dieses Geschäft lieber auf eigenem Gemeindegrund gemacht hätten, sehen das nicht gern. Aber die FMG beruhigt: „Der Flughafen verträgt gut und gern 500 zusätzliche Betten. Wenn wir davon die Hälfte innerhalb des Flughafens planen, bleibt für die Umlandgemeinden immer noch die andere Hälfte“. Mehr Hotelkapazität direkt auf dem Airport sei für den internationalen Wettbewerb unverzichtbar. Die Passagierzahlen



Die aktuellen Erweiterungspläne des Flughafens München. Noch nicht eingetragen ist der Plan für einen dritten Satelliten-Terminal auf der hellgrauen Fläche rechts (östlich) der jetzigen Terminals. Plan: FMG

sind seit 1994 um durchschnittlich 6,2 Prozent jährlich gestiegen, das Bettenangebot rund um den Airport nur um 2,8 Prozent. In der Bettenzahl gilt der Flughafen deshalb längst als unterversorgt. Bis 2015 rechnet die FMG mit doppelt so hohen Übernachtungszahlen wie heute. Derzeit bewältigen der Flughafen und seine Nachbargemeinden rund 28.000 Übernachtungen im Jahr, das Luftkreuz Frankfurt dagegen 50.000.

- In allen Hotelkategorien kann und soll es am Hotelstandort München Flughafen deshalb Zuwächse geben. Auch das Nobelhotel Kempinski (ein Fünf-Sterne-Hotel) ist nämlich immer besser gebucht. Auch dieses First-Class-Hotel denkt über einen Anbau nach. Er soll nördlich des jetzigen östlichen Flügels die Kapazität um 150 Zimmer vergrößern.

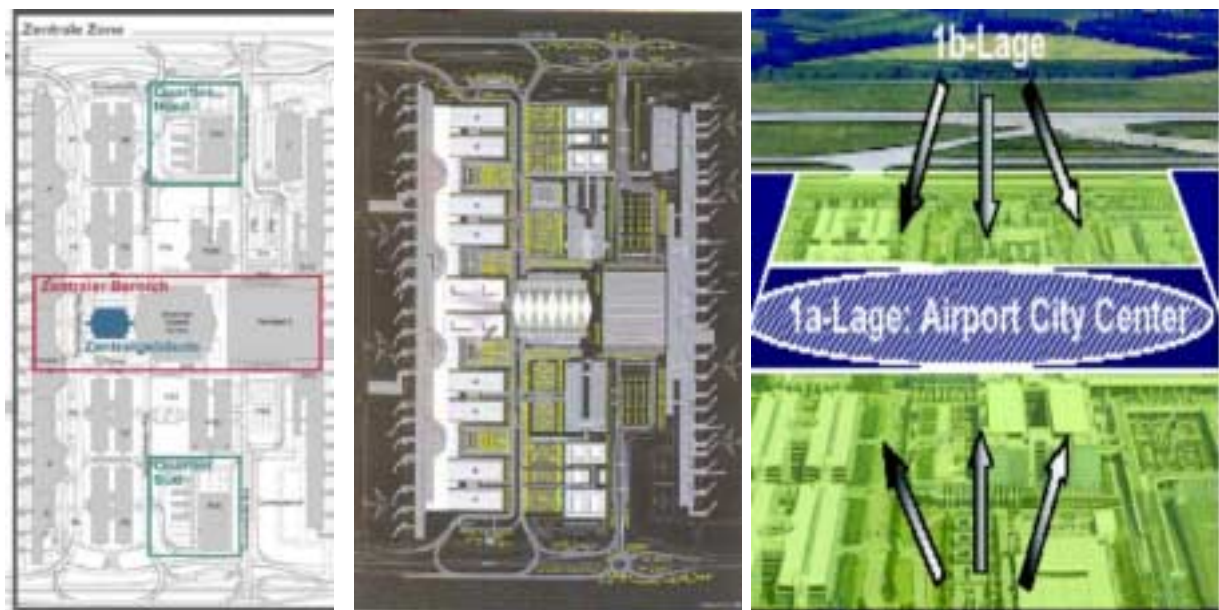
Während die Flugsteige von Terminal 1 direkt mit dem Auto anfahrbar sind und so einen Flughafen der besonders kurzen Wege ermöglichen, muss der Fluggast von Terminal 2 auf seinem Weg zu den Maschinen an vielen Geschäften vorbei. Das ist natürlich Absicht. Der Flughafen macht schon fast die Hälfte seiner Umsätze im sogenannten „Non-Aviation“-Geschäft, also mit Mieten und anderem Umsätzen am Boden (13 Prozent der Umsätze machen die Parkgebühren



am Flughafen aus). Um dieses Geschäft auch für den Terminal 1 anzukurbeln, denkt die FMG darüber nach, die direkten Vorfahrten vor den dortigen Flugsteigen abzuschaffen, den Verkehr auf einer Nord-Süd-Achse mittig zwischen beiden Terminals zu bündeln und das Zentralgebäude von Terminal 1 massiv auszubauen. Kommen alle Terminal 1-Passagiere künftig dort an, rollen dort auch mehr Euros. Und zwischen beiden Terminal entsteht eine durchgehende Shopping-Meile, die Neuhauser-/Kaufingerstraße auf Airport-Gelände. Eine allzu luxuriöse zweite Maximilianstraße soll es nicht werden. Bessere Umsätze rechnen sich die typischen Nobelgeschäfte nämlich „auf der Abflugseite“ aus, also erst außerhalb der Passkontrolle bei den wartenden Fluggästen und nicht zuletzt bei den dortigen internationalen Umsteigern.

### **Für die Gemeinden in der Region ist der Flughafen der entscheidende Konjunkturmotor**

Immer mehr wird der Flughafen zum wirtschaftlichen Treiber für die gesamte Region. Sie ist in 71 Städten und Gemeinden Heimat für 500.000 Menschen und hat ca. 300.000 Arbeitsplätze. Bis 2015 soll die Region um etwa 50.000 Menschen und ebenso viele Arbeitsplätze wachsen. Mit seiner Ballung von Arbeitsplätzen, Hotels und Kongresszentrum, mit Läden und Dienstleis-



Das Zentralgebäude (links, dunkelblau) ist ein Winzling verglichen mit dem Terminal 2 (in diesem Bild Mitte rechts). Wie sehr der Flughafen eine Umsatzmaschine werden will, zeigt das mittlere Bild. An der Stelle des heutigen Zentralgebäudes ist ein mehrfach größerer Bau vorgesehen. Die Straße vor Terminal 1 wird dann aufgegeben und der Airport voraussichtlich durch eine zentrale Nord-Süd-Achse erschlossen. Quer dazu ergibt sich eine 1a-Citylage mit entsprechenden Mietpreisen für die dortigen Geschäfte. Zeichnungen: FMG

tungen fordert der Flughafen München und die Umlandorte heraus. Schon jetzt hat Münchens Airport mehr Ladenflächen als Deutschlands größter Airport in Frankfurt. Und schon jetzt ist er nach eigenen Angaben die zweitgrößte Arbeitsstätte in Bayern. Immer mehr wird er zu einer eigenen Stadt. Arbeit, Einkauf, Freizeit, Kirche: All das gibt es auch dort. So entsteht ein separates wirtschaftliches und urbanes Zentrum. Die Anrainerorte Erding und Freising, Unterschleißheim, Garching und andere profitieren davon. Sie setzen auf Aufwertung: Neue Stadtquartiere entstehen, alte werden modernisiert. Denn eines hat der Airport nicht: Wohnungen.

Als der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München 1973 seine Arbeit aufnahm, lag die Raumordnung für den neuen Airport schon vor. Aber zu sehen war von ihm noch nichts. Die regionale Entwicklungspolitik heißt seit damals, zwischen den Gemeinden auch langfristig grüne Freiräume zu erhalten. Rund um den Flughafen verstehen sie sich aus Lärmschutzgründen ohnehin von allein. Diese Planung sei im Großen und Ganzen bislang auch eingehalten worden, urteilt der frühere Verbands-Chef Dr. Otto Goedecke. Absprachen zwischen Gemeinden gibt es trotzdem nur selten. Zu eifersüchtig sieht jede auf ihren Vorteil. Gegen Preistreiberei von Grundstückseigentümern haben die Rathäuser ohnehin wenig zu bieten. In Hallbergmoos wur-

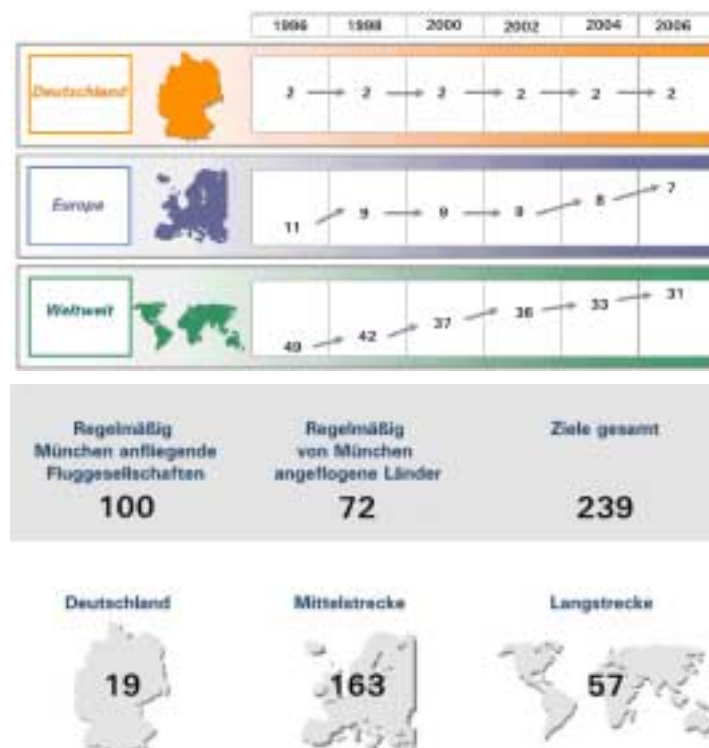
den in Spitzenzeiten bis zu 1700 DM (850 Euro) pro Quadratmeter Bauland bezahlt. Die dort entstandenen riesigen Büros „werden auch auf Dauer keinen Mieter sehen“, urteilt Immobilien-Spezialist Hartmut Bulwien. Büroetagen mit zum Teil über 5000 Quadratmeter Bürofläche am Stück träfen in solchen Lagen einfach auf keinen Bedarf. Allenfalls einige IT-Firmen suchten diese Flughafennähe. Sie waren in den Boomjahren um die Jahrtausendwende in der Flughafenregion die mit Abstand häufigsten Mieter. Auch jetzt sind sie wieder der größte Nachfrager. Aber den massiven Leerstand beheben können sie nicht.

### Zersiedlung und Verkehrsbelastung des Flughafenumlands haben sich unnötig erhöht

Bleibt der Wohnungsmarkt. Er wächst kontinuierlich und hat angesichts der geplanten Zuwächse an Arbeitsplätzen auf dem Flughafen auch künftig sonnige Aussichten. Goedecke beklagt allerdings ein Ungleichgewicht. Alle Gemeinden hätten zwar zugelegt, die kleineren prozentual sogar stärker als die größeren. Der Versuch, das Wachstum auf Gemeinden mit guter Schienenanbindung zu konzentrieren, habe sich aber nicht umsetzen lassen. Das habe die Zersiedlung und die Verkehrsbelastung unnötig erhöht. Künftig sollen Städte wie Moosburg und Lands-hut vom Flughafen stärker profitieren. Bis zu ihnen strahlte die Entwicklung bisher nämlich eher weniger aus. Auf keinen Fall soll es einen Siedlungsbrei von München bis zum Flughafen geben.

Münchens Airport schnitt in Befragungen von mehreren Millionen Fluggästen 2005 und 2006 als bester Flughafen in Europa ab. Der Grund: Er ist am Reißbrett entstanden. Niemand brauchte Kompromisse mit vorhandenen Anlagen einzugehen. Er ist von A bis Z durchstrukturiert. Außerdem hat er Architektur von Niveau, hinter das niemand, der heute baut, mehr zurück kann. Diesen guten Ruf zu erhalten erfordert allerdings auch, die Flughafenzukunft des weniger an dem auszurichten, was München und sein Umland erwarten. Benchmark sind andere Flughäfen. „Jeder Fluggast sieht mindestens zwei, den, an dem er abliegt, und den, an dem er ankommt. Er vergleicht automatisch“, sagt die FMG. In diesem Vergleich will sie die Spitzenposition halten.

Dynamisches Passagierwachstum



Der Flughafen München ist nach seiner Größe die deutsche Nummer 2 und in Europa Nummer 7, in seiner Beliebtheit aber nicht nur Europas Nummer 1, sondern nach zwei südostasiatischen Airports auch weltweit die Nummer 3. Andere europäische Luftkreuze rangieren auf der Weltrangliste erst auf Platz 7 (Helsinki), 8 (Zürich) und 10 (Kopenhagen). Das ergab eine Befragung von gut sieben Millionen Passagieren auf 165 Airports weltweit zu 40 verschiedenen Aspekten der Kundenzufriedenheit. Das klingt komfortabel. Aber nur mit ständigen Investitionen in seine Anlagen und bei weiteren Fortschritten im Umweltschutz des Luftverkehrs wird der Flughafen seine ehrgeizigen Ziele erreichen. Dass der Airport diese Aufgaben ernst nimmt, zeigt folgende Zahl: Je lauter ein Flugzeug fliegt, desto teurer und damit unwirtschaftlicher ist es, in München zu landen. Jets in der niedrigsten Lärmkategorie zahlen achtmal weniger als in der höchsten. Im Erdinger Moos entwickelt sich eine veritable Airport City. Das kann München nicht gleichgültig sein. Die Stadt hat sich aus der Steuerung des Flughafens immer stärker zurückgezogen. Sie wird sich entscheiden müssen, ob und wie weit sie diese Entwicklung mitbestimmen will. GB

ger Moos entwickelt sich eine veritable Airport City. Das kann München nicht gleichgültig sein. Die Stadt hat sich aus der Steuerung des Flughafens immer stärker zurückgezogen. Sie wird sich entscheiden müssen, ob und wie weit sie diese Entwicklung mitbestimmen will. GB

**Die Stadt München unterstützt als Mitgesellschafter den Flughafenausbau, aber:**

## **Langfristig will München seinen Flughafenanteil verkaufen**

**Die Landeshauptstadt ist mit 23 Prozent an der Flughafen München GmbH beteiligt. Sie begrüßt die „bedeutende unternehmerische Entwicklung“ des Airports zu einer „erfolgreichen internationalen Drehscheibe im Flugverkehr“ und erwartet, wie sie auf Anfrage mitteilte, aus einem weiteren Ausbau „erhebliche wirtschaftliche Wachstums- und Beschäftigungseffekte.“**

Das Engagement der Flughafen-Gesellschaft und der Lufthansa, den Münchner Airport zu einer „führenden Luftverkehrsdrehkreuz insbesondere im Interkontinentalverkehr auszubauen“, wird von der Stadt unterstützt. Der Stadtrat hat deshalb der Einleitung eines Raumordnungsverfahrens für den Bau einer dritten Startbahn auch zugestimmt. Die Investitionspolitik des Flughafens stößt im Münchner Rathaus auf Beifall.

Auf der wirtschaftlichen Ebene kooperieren die Flughafen-Gesellschaft und die Stadt München eng. Im Rahmen der Tourismus-Förderung gab es sowohl 2005 wie auch 2006 nahezu jeden Monat gemeinsame Auftritte, so auf der Internationalen Tourismus-Börse in Berlin, in den USA, in Arabien, in Japan und in China.

Trotzdem will die Stadt „vor dem Hintergrund der notwendigen Konsolidierung des städtischen Haushalts“ ihren Flughafen-Anteil längerfristig verkaufen. Der Stadtrat hat sich mit solchen Plänen zuletzt Anfang 2005 beschäftigt, damals die Bedingungen für einen Verkauf aber nicht für günstig gehalten, „um einen angemessenen Verkaufserlös zu erzielen. Sollte sich an dieser Einschätzung etwas ändern“, teilte das Referat für Arbeit und Wirtschaft auf Anfrage mit, „wird das Thema erneut geprüft.“

GBr

**Die Siedlung Attaching liegt mitten in der Einflugschneise der 3. Startbahn:**

## **„Landeanflug nur 70 Meter über den Häusern – ein Horror“**

**Eine dritte Start- und Landebahn schafft im Flughafenumland neue Probleme. Gebiete, die bisher wenig belastet waren und in denen sich deshalb Menschen ansiedelten, sollen in für die kaum vorstellbarer Weise belastet werden. Die dritte Startbahn würde ein Siedlungsgebiet teilweise völlig zerstören, das sich in den vergangenen fünfzehn Jahren zwischen Flughafen und Umland entwickelt hat.**

Rund 33.000 Menschen würden stärker als bisher betroffen. Etwa 40 Menschen müssten ihre Heimat verlassen, weil sie der neuen Start- und Landebahn im Weg sind. In Attaching, einem Stadtteil von Freising, würden Hunderte in 70 Metern Höhe beim Landeanflug überdonnert – ein Horror. Und in der 2.500 Einwohner großen Gemeinde Berglern im Osten des Flughafens würde das Dorfzentrum in etwa 300 Metern überflogen. In der dortigen Grundschule mit acht Klassen, zwei Kindergärten mit fünf Gruppen und künftig einer Kinderkrippe könnten die Fenster nur noch kurzzeitig geöffnet werden, weil die Kinder sonst von 570 landenden Maschinen jeden Tag mit annähernd 65 dB(A) Dauerschall vollgedröhnt würden. Kindergärten dürfen in Wohngebieten auf die Nachbarn mit nicht mehr als 50 dB(A) Lärm einwirken, Flugzeuge dürfen Kindergärten offenbar mit dem fünffachen Lärm belasten. Warum? Weil die Eigentümer der Flughäfen größtenteils auch die Gesetze beschließen, mit denen die Bevölkerung geschützt werden soll. Der Luftverkehr gewinnt.

Der Grund: 50 Millionen Passagiere soll der 1992 eröffnete Flughafen im Erdinger Moos jährlich bedienen können – nicht nur, weil die Deutschen reisefreudiger geworden sind. Fliegen ist auch

viel zu billig. Und: Die Deutsche Lufthansa hat als Premiumpartner des Flughafens entschieden, München als ein „Drehkreuz von europäischem Rang“ auszubauen. München ist zum Umsteigeflughafen geworden. Allein dies führt dazu, dass die Kapazitäten angeblich bald nicht mehr ausreichen. Dies sagt das Flughafenmanagement. Dies sagt die Lufthansa.

### **Weiteres Flughafen-Wachstum ist auch ohne dritte Start- und Landebahn möglich**

Wachstumspotenzial gibt es am Flughafen im Erdinger Moos aber auch ohne eine dritte Start- und Landebahn. Die vom Flughafen für das Raumordnungsverfahren beauftragten Gutachter gehen davon aus, dass auch mit „nur“ zwei Start- und Landebahnen noch rund 35.000 Arbeitsplätze geschaffen werden können, dass die Region um 51.700 Einwohner zunehmen wird, dass der Individualverkehr von jetzt 68.100 Kfz/ Tag auf 96.700 Kfz/ Tag zunehmen wird und dass sich 42 Millionen Passagiere und mehr als doppelt soviel Luftfracht transportieren ließen. Das sind Wachstumsraten, von denen andere Unternehmen träumen.

Die Region braucht die Erweiterung des Flughafens nicht. Sie verträgt sie auch nicht. Wann setzen die Flughafenmanager und die sie protezierenden Politiker von Bund, Land, und Stadt München ihren Einfallsreichtum ein um herauszufinden, wie mit der vorhandenen Infrastruktur weiteres Wachstum generiert werden kann? Die ständige Erweiterung ist vielleicht der bequemere Weg, langfristig aber der kostspieligere und für Politiker der leidvollere. Den Verantwortlichen muss geholfen werden, wenn nicht mit Argumenten, dann mit dem Stimmzettel. Auf jeden Fall werden auch hier die Gerichte die endgültigen Entscheidungen treffen. Leider ist die Solidarität der nicht Betroffenen gegenüber den Betroffenen wenig ausgeprägt. Wie sonst könnte der Stadtrat der Landeshauptstadt München, der durch seine Stadtentwicklung die Verlegung des Flughafens in das unberührte Erdinger Moos erst notwendig machte, dem Vorhaben ohne Wenn und Aber zustimmen? Solidarität mit den ungleich stärker Betroffenen ist offenbar für Sozialdemokraten und Christdemokraten ein Fremdwort. Der Luftverkehr gewinnt.

Mit der für die Antragsteller positiven Raumordnung ist eine erste Etappe abgeschlossen. Sie kann gerichtlich nicht geprüft werden. Mit dem Planfeststellungsverfahren, das in den nächsten Wochen eingeleitet wird, beginnt der Kampf für die Betroffenen in der Flughafenregion. Es wird ein Kampf der Argumente gegen den geplanten Ausbau. Und die Flughafenmanager können bis dahin ihre angeblichen Erfolge weiter publizieren und kritiklosen Politikern den Kopf verdrehen.

Im Übrigen: Wenn der Flughafen München so erfolgreich sein soll, warum erzielen seine Gesellschafter dann immer noch keine Gewinne? Warum sind die Gesellschafterdarlehen noch nicht zurück bezahlt? Warum werden sie noch immer nicht verzinst? Warum klagt der Betriebsrat der Flughafengesellschaft über Billigarbeitsplätze, mit deren Einkommen man ein Leben in dieser teuren Region nicht finanzieren könne? Warum muss sich die Flughafen-Gesellschaft Interkontinentalflüge mit einem „Kerosinzuschuss“ erkaufen? Warum fehlen Infrastrukturmaßnahmen außerhalb des Flughafens, die seit 30 Jahren versprochen werden?

Herbert Knur, Bürgermeister, Berglern

### **Einwohner von Flughafen-Gemeinden wehren sich gegen die dritte Startbahn:**

#### **„Wir verteidigen unser Recht auf Heimat und Unversehrtheit“**

Die Bewohner im direkten Flughafen-Umland erleben „Segnungen des Molochs Flughafen“, wie sie es nennen, ganz anders als der Flughafen selbst: „Belastetes Obst und Gemüse, gesundheitliche Probleme wie z.B. Schlafstörungen, unerträglicher Lärm, Landschaftszerstörung und Klimaveränderungen. Auf diese Art der Landung können und würden wir gerne verzichten“, sagt die Bürgerinitiative Eitingermoos. Mehr als 40.000 Unterschriften haben die Bürger gegen das Raum-

**ordnungsverfahren zur dritten Startbahn zusammengebracht. Das zeigt nach ihrer Ansicht, „dass der Widerstand gegen die 3. Startbahn ungebrochen ist und eine neue Dimension erreicht hat.“**

Die Anwohner verkennen nicht, dass einige Kommunen Flughafengewinner sind und vom Flughafen überdurchschnittlich profitieren. Der meisten hätten aber mit Problemen zu kämpfen. In vielen Gemeinden stünden Gewerbeflächen leer (was man kaum dem Flughafen anlasten kann) und verursachten statt Gewerbesteuer-Einnahmen Kosten. Die Kosten für Infrastrukturmaßnahmen, Schulen, Kindergärten und den öffentlichen Personennahverkehr müssten die Gemeinden allein finanzieren, sagt die erwähnte Bürgerinitiative Eittingermoos. „Die Flughafen GmbH stiehlt sich hier aus der Verantwortung“, meint sie pauschal.

Sie argumentiert nicht nur mit regionalen Wirkungen. „Menschenschutz ist auch Klimaschutz“, sagt die Initiative: Die Verantwortlichen müssten begreifen, „dass der Flugverkehr Klimakiller Nummer 1 ist und nur durch eine Reduzierung des Flugverkehrs“ und dass nur durch einen „Verzicht auf uneingeschränktes Wachstum positive Veränderungen möglich“ seien. Wie das geschehen soll, lässt sie allerdings offen. Denn der Verzicht auf eine dritte Startbahn in München würde den weltweiten Flugverkehr um keinen Deut reduzieren, sondern allenfalls einen Teil des Zuwachses auf andere Airports verlagern. Der Klimawandel ist aber nun einmal eine globale Herausforderung, ebenso wie der zweifellos klimaschädliche Flugverkehr.

Viele Anrainer des Flughafens unterstützen den Protest der Bürgerinitiativen. Ein Sommerfest im Dorf Attaching brachte letztes Jahr mehrere tausend Teilnehmer auf die Beine, eine Demonstration in Freising im vergangenen Oktober geschätzte zehntausend und eine Demo auf dem Münchner Odeonsplatz im Mai diesen Jahres nach Zahlen des Aktionsbündnisses aufgemücket, eines Zusammenschlusses von 44 Bürgerinitiativen und Umweltorganisationen, rund 18.000 Personen. Die Angaben der Polizei lagen zwar niedriger, aber auch sie sprach von mehr als 10.000 Demonstranten. „Damit“, so das Aktionsbündnis, „dürfte auch der bayerischen Ministerriege endgültig klar geworden sein, dass es sich hier nicht um ein paar ‚Großmäulige‘ (O-Ton Minister Faltlhauser) handelt, sondern um Bürgerinnen und Bürger, die ihr Recht auf Heimat und körperliche Unversehrtheit verteidigen. Es sollte ihnen aber auch bewusst sein, dass dieses Recht unverkäuflich ist. Der Widerstand gegen die 3. Startbahn ist nicht mit der Einrichtung eines Umweltfonds zu kaufen.“

GBr

**Die Klimaproblematik des Flugverkehrs ist regional und national nicht zu lösen:**

**Luftverkehr wird zum Klima-Übeltäter so stark wie die USA**

**Der Flugverkehr boomt. Die vom Flugverkehr profitierenden Wirtschaftszweige und Regionen träumen nach Ansicht Hans-Jochen Luhmanns vom Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH „ungebrochen den typischen Wachstumstraum: fünf Prozent mehr pro Jahr.“ Das Bundesverkehrsministerium hat sich nach Abstimmung mit den Ländern in seinem Flughafenkonzept auf „eine Verdoppelung (der Nachfrage) in den nächsten 15 Jahren“ festgelegt - und kein Ende des Wachstums in Aussicht genommen. Hoffnung auf Arbeitsplätze, bloß nicht den Trend verpassen – so lautet die Devise der beteiligten Regionen. Die Infrastruktur soll „nachfragegerecht“ ausgebaut werden. Was das ökologisch bedeutet, hat Hans-Jochen Luhmann hochgerechnet:**

Wieder versucht man, eine Nachfrage zu decken, die nur deshalb boomt, weil wir gerne „Schnäppchen“ mitnehmen - zu Preisen, die weit unter den sozialen Kosten liegen. Das wird nicht gelingen; vielmehr wird die dadurch entstehende Wachstumsblase eines Tages mit großem Knall platzen. Denn wir haben ein Problem: das Klimaproblem. Und Flugzeuge tragen dazu bei. Er-

heblich. Wenn man die zivile Luftfahrt als eigenen Sektor auffasst und die Klimalast des internationalen Flugverkehrs allein am Verbrauch von Kerosin, an den CO<sub>2</sub>-Emissionen, die aus dessen Verbrennung herrühren, bemisst, dann sind die Emissionen des Luftverkehrs heute bereits so bedeutend wie die von Großbritannien oder Kanada.

Indes: Der Maßstab ist unzutreffend, da er Flugzeuge mit Autos gleichsetzt. Die Klimalast des Flugverkehrs ergibt sich jedoch anders als beim Autoverkehr nicht allein aus CO<sub>2</sub>-Emissionen. Wächst der Flugverkehr, wächst die Klimalast – und zwar monströs. Das erkennt, wer folgendes bedenkt: Die zum Vergleich herangezogenen Industrieländer wie Kanada und Großbritannien haben sich – anders als der Flugverkehr – zur Minderung ihres Ausstoßes verpflichtet. Wir vergleichen also einen schrumpfenden mit einem Wachstumssektor. Nach Adam Riese ist zu erwarten, dass in 15 Jahren die CO<sub>2</sub>-Emissionen des internationalen Flugverkehrs so hoch sein werden wie die von Großbritannien und Kanada zusammen, in 30 Jahren sogar rund viermal so hoch.

### **Der Klimaeffekt von Langstreckenflügen ist dreimal größer als der von Automobilen**

Das Spezifische von zivilen Verkehrsflugzeugen ist, dass sie in einer besonders empfindlichen Himmelsregion fliegen. Dort oben, wo sie ihre Routen haben, in einer Höhe von rund 10 000 Meter, entfalten zusätzlich Stickoxide und Wasserdampf zerstörerische Kraft. Die Flugzeuge tauchen hier in eine empfindliche Grenzschicht ein, die Breitengradabhängige Tropopause. Abgase, insbesondere auf Langstrecken ausgestoßen, wirken hier erheblich stärker als dort, wo sie ein Auto ausstößt – knapp über der Erde. Den Klimaeffekt in der Tropopause eingerechnet, sind Emissionen von Verkehrsflugzeugen um etwa einen Faktor drei wirksamer als die Emissionen von CO<sub>2</sub> alleine, schätzt das Expertengremium der Vereinten Nationen (IPCC). Zusammen also Faktor vier mal Faktor drei – macht einen Faktor zwölf.

Passiert nichts, wird sich die Zivilluftfahrt in den Jahren zwischen 2020 und 2030 somit als Klima-Übeltäter in der Größenordnung der USA entpuppen. Darauf steuert die Planung zum Flughafenausbau zu. Kann es wirtschaftlich vernünftig sein, wie alle anderen Flughäfen den Zug der Lemminge mitzumachen? Ich persönlich vermute: nein. Man muss durchkalkulieren, welche Rolle ein Flughafen spielen kann, wenn die globale Restrukturierung und der damit verbundene Kapazitätsabbau ansteht. Und, wenn alles zusammenbricht, in welcher Trägerschaft am meisten für den Standort zu retten sein wird.

Der Grund für das monströse Wachstum ist übrigens schnell gefunden: Er besteht in einer Verantwortungslücke. Das Land hat der Mensch aufgeteilt, in Form von Staaten organisiert. Dagegen sind die Weltmeere und der Luftraum - noch - Gemeingut. Für dort entlassene Klimagase ist – rechtlich - bislang niemand verantwortlich. Die Geschichte lehrt, dass in einem Raum, der keiner organisierten Verantwortung unterliegt, ein besonders hohes Wachstum zu erwarten ist, ganz so, als richte sich alle Kraft auf eben diese Verantwortungslücke. Ein derartiges Wachstum wird sich als Wachstumsblase entpuppen. Und die platzt. Garantiert.

Dr. Hans-J. Luhmann, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH

### **Der Münchner Flughafen als Vorzeigeprojekt einer ökologischen Industriepolitik?**

## **Der Flughafen sollte Vorreiter im Klima- und Umweltschutz sein**

**Wachstum ist der Motor unseres Wirtschaftssystems. Ohne Fortschritt würde die globale Ökonomie zusammenbrechen - eine Binsenweisheit. Doch was, wenn plötzlich ein limitierender externer Faktor hinzukommt? Umweltverbrauch tritt als endliche Größe neu im Wirtschaftskreislauf auf. Ein erster Schritt in Richtung eines nachhaltigen Wirtschaftssystems ist das Abkoppeln des Energieverbrauchs vom steigenden Bruttoinlandsprodukt.**

München selbst braucht keinen größeren Flughafen. Für uns Münchner ist er auch nicht gedacht. Sondern für den Transitverkehr. Ob sich Aufwand und Investition rechnen, ist letztlich eine unternehmerische Frage, die auch Entwicklungsprognosen für Treibstoffe und Lärmbelastigungen einschließen muss. Die Bevölkerung im Münchner Norden beschwert sich schon jetzt über Fluglärm.

Das heißt: Wir müssen anstelle eines rein quantitativen auf ein qualitatives Wachstum umstellen. Dabei muss die qualitative Bedingung die Nachhaltigkeit des Wachstums sein. Wir haben inzwischen verstanden und sind uns der Bedeutung eines Umstellens unseres Wirtschaftssystems bewusst, da wir die Gefahren des Klimawandels und die Folgen unseres Wirtschaftens der letzten 30 Jahre erkannt und zu spüren bekommen haben. Wir brauchen die Hinwendung zu einer ökologischen Industriepolitik. Als noch utopische Vision könnte ich mir das Flugzeug als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel vorstellen, weil im Gegensatz zu Bahn oder Auto kein großer Flächenverbrauch nötig ist – nur der Lärm muss weg und klimaneutrale Treibstoffe müssen her. Doch warum nicht gleich vor unserer Haustür die Zukunft erfinden?

### **Europäische und globale Bedeutung des Münchner Airports ist nicht zu unterschätzen**

Die europäische und globale Bedeutung des Münchner Airports ist nicht zu unterschätzen. Die Kennzahlen sind positiv, die Passagierzahlen steigen und die An- und Abflugzahlen deuten auf ein massives Wachstum hin. Zusätzlich wird die Hälfte des Geldes am Boden verdient, wenn auch zum Teil mit Billiglohnarbeitern.

Eine weitere Besonderheit des Münchner Flughafens ist seine Innovationsfähigkeit. Beim Lärm- und Umweltschutz steht der Münchner Flughafen in der ersten Reihe aller Airports. Damit passt er zur *Greater Munich Area*. Hier werden Konzepte diskutiert, Kommunen trotz stetigen Wachstums CO<sub>2</sub>-neutral zu machen. Eine Zukunftsvision auch für den Flughafen: qualitatives Wachstum immer in Verbindung mit Innovationen auf dem Gebiet des Klima- und Umweltschutzes voranzubringen. Die Verknüpfung der Landegebühren mit dem ausgestoßenen Schmutz und Lärm der Flugzeuge ist ein solcher Schritt. Wieso sollte nicht MUC der erste Flughafen sein, der statt Kerosinzuschlag Biodiesel anbietet und dessen gesamte Vorfeldflotte CO<sub>2</sub>-arm betrieben wird? So wie das mit dem Wasserstoffprojekt oder der PV-Anlage vorexerziert wurde. Wie wär's, wenn innovative Fluggesellschaften, die regenerative Treibstoffe in Deutschland oder auch Europa einsetzen wollen, in München die optimalen Bedingungen dafür vorfinden würden. Gibt es schon erste Gespräche mit der Lufthansa und dem Turbinenhersteller MAN oder der EADS, die hier beheimatet sind? So könnten die ersten Ideen ausschauen, die die technologisch nachhaltige Führungsposition des Münchner Flughafens erhalten und ausbauen würden.

Das Allgemeingut Umwelt und hier besonders die Atmosphäre werden auf kurz oder lang einen Preis bekommen, den jeder, der Emissionen verursacht, bezahlen muss. Wenn sich die Flughafen München GmbH frühzeitig in eine nachhaltige Richtung bewegt, können dem Flughafen solche Veränderungen nichts anhaben. Die Investitionskosten wären zwar hoch, die ersparten Betriebs-, Treibstoff- und Entsorgungskosten sorgen aber für zügige Amortisation. An vielen kleinen regionalen und hoch subventionierten Flughäfen wird eine solche Entwicklung nicht spurlos vorübergehen und einige werden aufgeben müssen. Die Folge wäre eine gesunde Konzentration auf einige wichtige, große und nachhaltig betriebene Flughäfen.

Unter der Prämisse, dass sich die Flughafen-Geschäftsführung zu einem konsequenten nachhaltigen Handeln durchringt, braucht niemand mehr Angst vor Wachstum zu haben.

Dr. Axel Berg, Bundestagsabgeordneter (SPD) für den Münchner Norden

**Und zum Schluss:**

**Die Münchner Innenstadt-Diskussion auf Radio Lora:**

**Am Montag, dem 13. August, bringt das Münchner Forum auf Radio Lora, 92,4 Ukw, von 19 bis 20 Uhr eine Zusammenfassung der Innenstadttagung vom 28. Juni. Schalten Sie ein?**