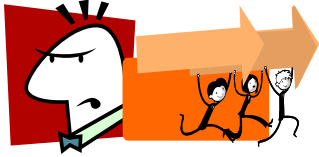


„FLAK“



Bürgerinitiative:



Flug

-



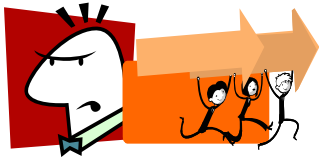
Abwehr



Vier Fragen – Vier Antworten

1. Ist Hub ökonomischer und ökologischer als Punkt zu Punkt Verkehr?
2. Wer ist wettbewerbsfähiger in den Deckung des globalen Flugbedarfs, d.h. welche Flughäfen sind das im internationalen Vergleich?
3. Was könnte der Grund sein für eine langfristige Änderung des Wachstums- bzw. Wirtschaftstrends?
4. Wodurch entsteht der von der FMG immer wieder vorgebrachte überproportionale Nachholbedarf nach einer vorübergehenden Krise?

„FLAK“



Bürgerinitiative:

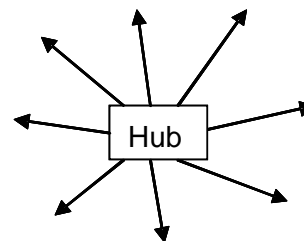
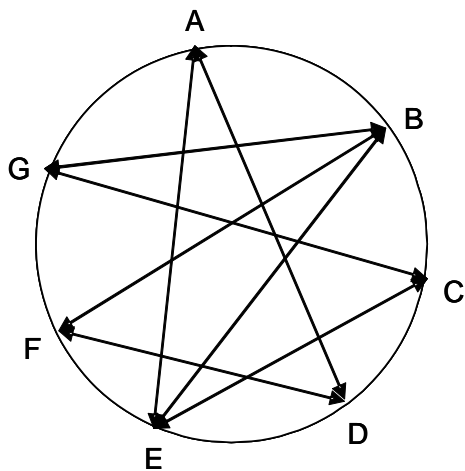


Flug

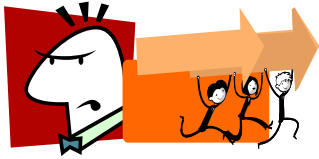
-



Abwehr



„FLAK“

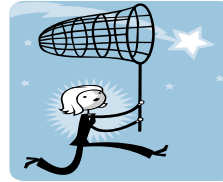


Bürgerinitiative:

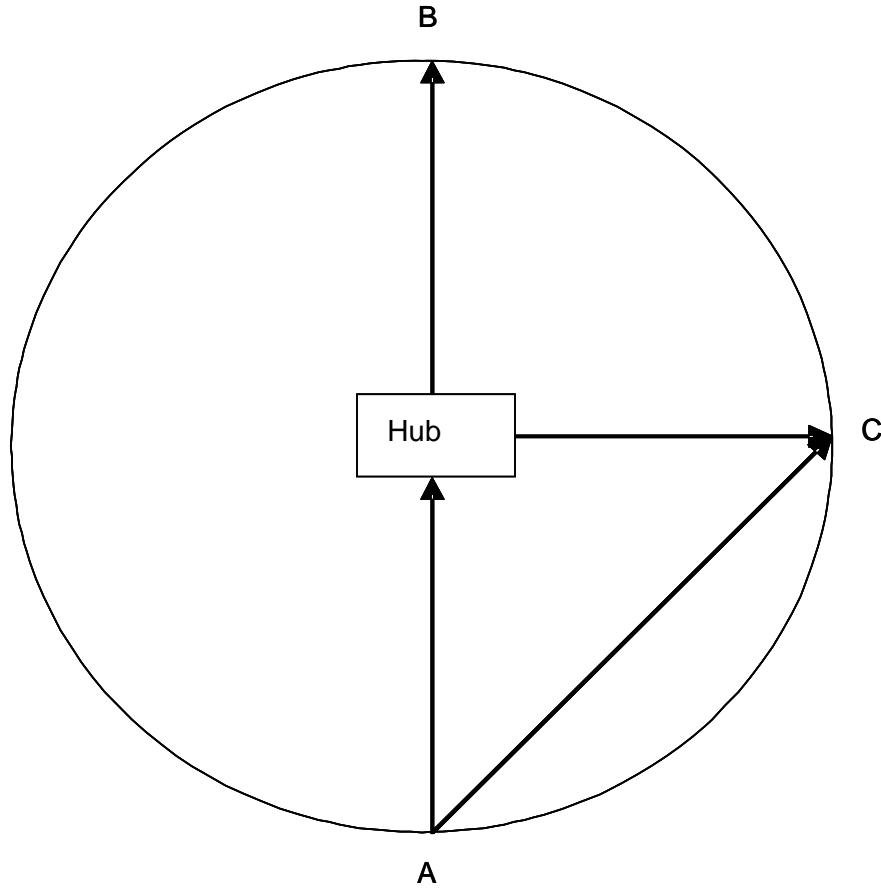


Flug

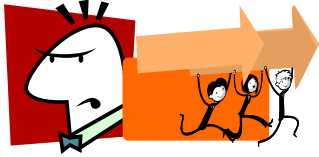
-



Abwehr



„FLAK“



Bürgerinitiative:



Flug

-



Abwehr



Vier Fragen – Vier Antworten

1. Ist Hub ökonomischer und ökologischer als Punkt zu Punkt Verkehr?
 - Ökonomische Vorteile nur für den Hub-Flughafen durch zusätzliche S/L-Gebühren und für Lufthansa durch bessere Nutzung der auf Hub-Verkehr ausgerichteten Flotte
 - Ökologische Nachteile evident
 - Markt hat sich längst zugunsten zweimotoriger Langstreckenflugzeuge entschieden

„FLAK“



Bürgerinitiative:



Flug

-



Abwehr



Vier Fragen – Vier Antworten

2. Wer ist wettbewerbsfähiger in den Deckung des globalen Flugbedarfs, d.h. welche Flughäfen sind das im internationalen Vergleich?
 - Studieren Sie hierzu intensiv die Studie der Boston Consulting Group vom April 2004 „Dawn of a New Era“
 - Verdrängungswettbewerb erfordert eindeutige Ausrichtung
 - Conclusio: München als Allesfliegerflughafen hat gravierende Nachteile in der Kostenposition und in den Ablaufprozessen

„FLAK“



Bürgerinitiative:



Flug

-



Abwehr



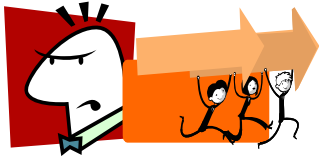
Vier Fragen – Vier Antworten

3. Was könnte der Grund sein für eine langfristige Änderung des Wachstums- bzw. Wirtschaftstrends?

Verschiedene Krisen kulminieren und befruchten sich gegenseitig:

- Finanzkrise
- Rohstoff- bzw. Energiekrise
- Ökologische Krise – Klimawandel – Ernährung – Wasser
- Demographische Krise
- Wirtschaftskrise
- Globale Dimension

„FLAK“

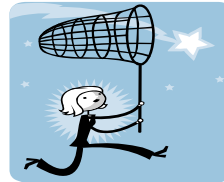


Bürgerinitiative:



Flug

-



Abwehr



Vier Fragen – Vier Antworten

3. Was könnte der Grund sein für eine langfristige Änderung des Wachstums- bzw. Wirtschaftstrends?

Finanzkrise

Für lange Jahre wird der Kapitalmarkt als Motor und Finanzier des Wachstums gestört bleiben. Dies hat auch entsprechende Auswirkungen auf die Finanzierung neuer Flugzeuge und den Betriebsmittelbedarf von Fluggesellschaften und Flughafenbetreibern.

„FLAK“



Bürgerinitiative:



Flug

-



Abwehr



Vier Fragen – Vier Antworten

3. Was könnte der Grund sein für eine langfristige Änderung des Wachstums- bzw. Wirtschaftstrends?
 - Rohstoff- bzw. Energiekrise

Das Erleben, wie schnell das verfügbare Einkommen durch gestiegene Energiekosten verknappt wird, hat sich eingepreßt und führt zu einer langfristigen Änderung der eigenen Investitionsentscheidungen. Investitionen zur Einsparung von Energie werden den Vorrang haben vor Konsumlust.

Dies begünstigt Teilmärkte in Handwerk und Industrie. Das entsprechende Wachstum wird durch Einbußen im Konsumbereich, aber auch Automobil- und Freizeitindustrie aufgezehrt.

Dieses Geld steht langjährig auch nicht mehr für Flugreisen zur Verfügung.

„FLAK“

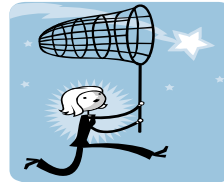


Bürgerinitiative:



Flug

-



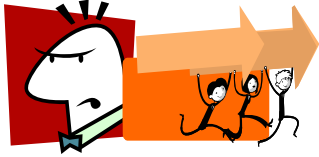
Abwehr



Vier Fragen – Vier Antworten

3. Was könnte der Grund sein für eine langfristige Änderung des Wachstums- bzw. Wirtschaftstrends?
- **Ökologische Krise – Klimawandel – Ernährung – Wasser**
Die mehrjährige Bombardierung mit dem Thema Klimawandel, seinen Folgen für Ernährung und Wasser und den notwendigen Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung führt zunehmend zu entsprechenden Überlegungen bei Kaufentscheidungen.
Es ist nur eine Frage der Zeit, bis die ökologische Krise auch das Reiseverhalten und damit die Nachfrage nach Flugreisen erreicht und nachhaltig abschwächt.

„FLAK“



Bürgerinitiative:



Flug

-



Abwehr



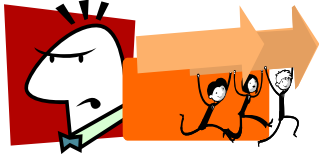
Vier Fragen – Vier Antworten

3. Was könnte der Grund sein für eine langfristige Änderung des Wachstums- bzw. Wirtschaftstrends?

 - Demographische Krise

Der Alterungs- und Schrumpfungsprozess der Bevölkerung in den meisten finanzkräftigen Industrieländern wird in zunehmendem Maße die Wachstumsvoraussetzungen negativ beeinflussen.

„FLAK“

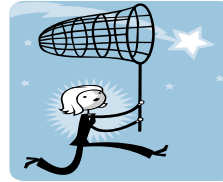


Bürgerinitiative:



Flug

-



Abwehr



Vier Fragen – Vier Antworten

3. Was könnte der Grund sein für eine langfristige Änderung des Wachstums- bzw. Wirtschaftstrends?

- **Wirtschaftskrise**

Eine Rückkehr zu Wachstumstrends der Vergangenheit ist eher unwahrscheinlich. Eine Prognose ist derzeit nur FMG und Intraplan möglich. Ernst zu nehmende Leute wagen schon lange keine Prognose mehr.

„FLAK“

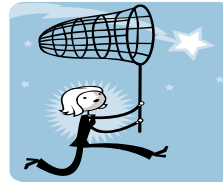


Bürgerinitiative:



Flug

-



Abwehr



Vier Fragen – Vier Antworten

3. Was könnte der Grund sein für eine langfristige Änderung des Wachstums- bzw. Wirtschaftstrends?

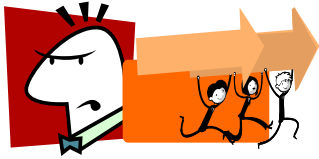
- Globale Dimension

Alle wichtigen Volkswirtschaften der Welt sind gleichermaßen von einer oder mehreren Krisen erfasst.

Erkennbare Tendenzen zu Einschränkungen im Welthandel

würden die Krisensituation nachhaltig verschärfen.

„FLAK“

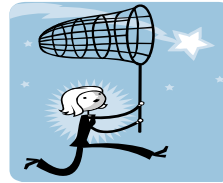


Bürgerinitiative:



Flug

-



Abwehr

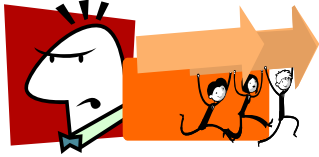


Vier Fragen – Vier Antworten

4. Wodurch entsteht der von der FMG immer wieder vorgebrachte überproportionale Nachholbedarf nach einer vorübergehenden Krise?

Die Darstellung der überproportionalen Nachholeffekte nach Krisen ist maßgeblich durch Maßnahmen außerhalb des natürlichen Nachholeffektes beeinflusst und fälscht das Ergebnis zu einer unzulässigen Trendaussage. Die bisherigen Krisen sind mit der jetzigen nicht vergleichbar.

„FLAK“

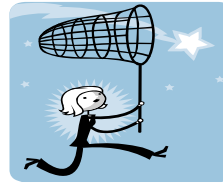


Bürgerinitiative:



Flug

-



Abwehr



Zusammenfassung

1. **Ausbauwunsch der Lufthansa wegen Nachtflugproblematik in Frankfurt**
2. **Ausbauantrag folgt dem Wunsch Lufthansa nach Monopolstellung**
3. **Ausbauvorgaben 5b, 4 Km und Eckwert 120**
4. **Gutachten auf diese Vorgaben getrimmt**
5. **200000 Flugbewegungen mit Propellermaschinen und Kleinen Jets könnten auf kleiner S/L-Bahn abgewickelt werden**

„FLAK“

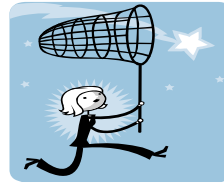


Bürgerinitiative:



Flug

-



Abwehr



Zusammenfassung

6. **Hinreichend andere Alternativen, falls mal Bedarf z.B. ICE-Anschluß, Auslagerung von Verkehren etc**
7. **Gleichrangige Vorgaben des LEP mißachtet z.B. Lärmkonzentration auf schon Betroffene**
8. **Sinkender Gewinn (ca, 50 Mio deckt nicht die Kapitalkosten aus 1 Mrd. Bausumme)**
9. **Erörterungsumstände auf Fernhaltung der Einwender angelegt**
10. **Fristversäumnis als Verfahrensfehler**

„FLAK“



Bürgerinitiative:



Flug

-



Abwehr



Conclusio

Bayerische Staatsregierung

FMG

Regierung von Oberbayern

sind der Schwanz, mit dem die Lufthansa
wedelt!

Der Ausbauantrag ist abzulehnen!!

„FLAK“



Bürgerinitiative:



Flug



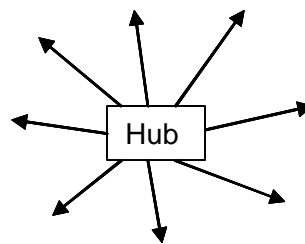
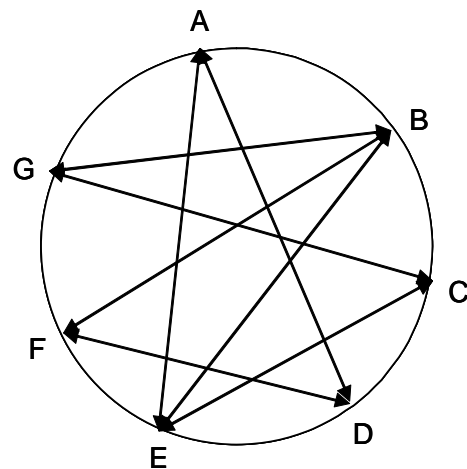
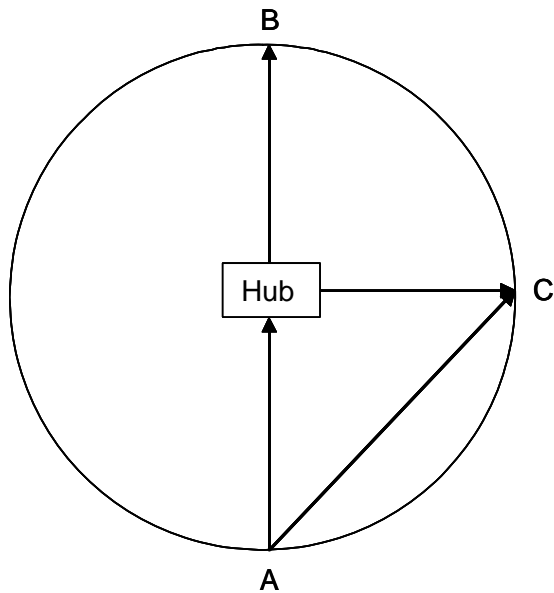
- Abwehr



- Kranzberg

Argumente als Versuch der Beantwortung der 4 Büchnerfragen vom 20.1.09

1. Was spricht gegen die Behauptung, Drehkreuze seien sowohl ökonomischer, als auch ökologischer, als Punkt zu Punkt Verkehr?



Mit den Darstellungen auf der rechten Seite (ähnlich) hat Dr. Schubert versucht, optisch die Vorzüge der Hubverbindungen (re.Seite unten) gegenüber der Wirrnis der Punkt zu Punkt Verbindungen darzustellen.

Aus der vereinfachten Darstellung auf der linken Seite ergibt sich folgendes:

- a) Beim Flug von A nach B wird die gleiche Anzahl Kilometer geflogen. Jedoch wird in der Hubversion 2 x gestartet und 2 x gelandet, beim Direktflug von A nach B nur je 1 x
- b) Beim Flug von A nach C ist im Punkt zu Punkt Verkehr die Anzahl Kilometer 25 %

weniger, als beim Flug über den Hub. Der Flug über den Hub erzeugt zusätzlich eine Landung und einen Start.

- c) Ökonomische Vorteile ergeben sich nur für den Hub-Flughafen durch die zusätzliche Start- und Landegebühr und für den Carrier in Bezug auf seinen auf Hubverkehr ausgerichteten Flottenmix.
- d) Ob sich ökologische Vorteile der Hub oder Punkt zu Punkt Version ergeben, hängt im Wesentlichen vom Einsatz bedarfsorientierter Flugzeuggrößen ab. Die geringere Anzahl Kilometer gemäß Punkt b) und die zusätzlichen, besonders verbrauchsintensiven und Emissionserzeugenden Starts- und Landungen sprechen eindeutig gegen die Hubversion.

Die Behauptung Dr. Schubert darf also zu Recht bezweifelt werden. Die Gegendarstellung verlangt geradezu nach einer unabhängigen Untersuchung.

Bis dahin halte ich mich an den Ausgangsstreit der Marketingexperten von Boeing und Airbus. Die Boeing-Experten sahen einen eindeutigen Trend zum Punkt zu Punkt Verkehr und haben sich für die Entwicklung des Dreamliners entschieden. Airbus verfolgte die Linie der Mega-Hubs und entwickelte den A-380.

Der Streit ist durch die Nachfrage entschieden. Der A-380 wurde etwas mehr als 150 mal geordert. Für den Dreamliner liegen mehr als 1000 Bestellungen vor. Airbus entwickelt nun mit Hochdruck den A-350 als Konkurrenzmodell zum Dreamliner.

R. Pilz

„FLAK“



Bürgerinitiative:



Flug



- Abwehr -



Kranzberg

Argumente als Versuch der Beantwortung der 4 Büchnerfragen vom 20.1.09

2. Wer ist wettbewerbsfähiger in den Deckung des globalen Flugbedarfs, d.h. welche Flughäfen sind das im internationalen Vergleich?

Zur Beantwortung dieser Frage kann man getrost auf die Studie der Boston Consulting Group aus dem Jahre 2004 verweisen.

Die Studie teilt die Welt ein in Megahubs, Flughäfen für den Punkt zu Punkt Verkehr und Flughäfen für die Billigcarrier.

Megahubs setzen ein großes, natürliches Einzugsgebiet voraus oder eine geostrategische günstige Lage, verbunden mit Attraktionen zum Zwischenaufenthalt. In Europa billigt BCG die Chance zum Megahub nur London, Paris und eventuell Frankfurt zu. Als geostrategisch günstig und attraktiv wird Dubai eingestuft.

Allen anderen Flughäfen empfiehlt BCG sich eindeutig entweder auf den Punkt zu Punkt Verkehr oder für Billigcarrier zu fokussieren, um die erforderlichen Kostenpositionen für den Wettbewerb zu erreichen. Durch die fortschreitende Konzentration der Carriergesellschaften werden diese immer mehr zu Nachfragemonopolen, die den Flughäfen die Kostenposition diktieren und geeignete Abläufe für ihre Ausrichtung einfordern.

Der Mischbetrieb (wie in München) hat dabei die größten Nachteile im Wettbewerb.

R. Pils

„FLAK“



Bürgerinitiative:



Flug



- Abwehr -



Kranzberg

Argumente als Versuch der Beantwortung der 4 Büchnerfragen vom 20.1.09

3. Was könnte der Grund sein für eine langfristige Änderung des Wachstums- bzw. Wirtschaftstrends?

Die Fragestellung ist umfassend. Man könnte zunächst auf den Club of Rom verweisen, der schon vor Jahrzehnten auf die Endlichkeit der Rohstoffressourcen, insbesondere der fossilen hingewiesen hat und damit die Endlichkeit des Wirtschaftswachstums vorhergesagt hat. Billige Energie war der Treibsatz allen Wachstums und Urgrund für die ungleiche Verteilung des Reichtums auf der Erde.

Gegenwärtig sprechen alle von Finanzkrise und Krise der Realwirtschaft. In Wirklichkeit haben sich eine Vielzahl von Krisen zur gleichen Zeit angehäuft, die einerseits für sich stehen und andererseits die jeweils andere beeinflussen:

1. Finanzkrise
2. Rohstoff- bzw. Energiekrise
3. Ökologische Krise – Klimawandel – Ernährung – Wasser
4. Demographische Krise
5. Wirtschaftskrise
6. Globale Dimension

1. Die Finanzkrise ist das Platzen einer ungeheuren Blase von vagabundierendem Geld, das mit den Petrodollars der 70iger Jahre seine Anfänge nahm und in der Realwirtschaft keine Anlage mehr finden konnte. Dieses Geld suchte immer renditeträchtiger und damit auch riskantere Anlagen und hat zur Entwicklung der so genannten Finanzprodukte geführt, die keinen Zusammenhang mehr haben mit realwirtschaftlichem Hintergrund. Das Platzen der Immobilienblase in USA hat zu einer Vertrauenskrise der Banken hinsichtlich aller Finanzprodukte geführt und erzeugt einen nicht nachlassenden Abschreibungsbedarf der Banken mit der Folge, dass die Eigenkapitalausstattung nicht mehr reicht und die Banken sowohl sich, als auch anderen nichts mehr kreditieren. In der Folge ist ein ergiebiger Börsencrash zu verzeichnen, der weitere ungeheure Vermögen mit immerhin realwirtschaftlichem Hintergrund vernichtet hat. Der Prozess ist nicht zu Ende.

Es ist also nicht nur die Interbanken-Vertrauenskrise, sondern auch das plötzliche Fehlen von risikobereitem Kapital, das für lange Zeit der Realwirtschaft fehlt um sich zu erholen. Die „Heuschrecken“ als Sammelstellen solchen Kapitals hatten nicht nur Nachteile, sondern auch Risikokapital für realwirtschaftliche Operationen zur Verfügung gestellt, die häufig erhebliche Erfolgsrisiken in sich bargen, aber notwendige Voraussetzung für Wachstum sind. Gleiches gilt mit Einschränkungen für Aktionäre.

Die Vermögensvernichtung ist so überwältigend groß und der daraus folgende Schrecken wird erst wieder zu Kapitalinvestitionen führen, wenn es keine Zinsen mehr gibt und die Inflation steigt.

Für lange Jahre wird der Kapitalmarkt als Motor und Finanzier des Wachstums gestört bleiben. Dies hat auch entsprechende Auswirkungen auf die Finanzierung neuer Flugzeuge und den Betriebsmittelbedarf von Fluggesellschaften.

2. Die Verknappung der Rohstoff- und Energiepreise hat zwischenzeitlich jeder Normalbürger inhaliert und kapiert. Die Verteuerung der Energiekosten, auch wenn darin spekulative Elemente eine Rolle gespielt haben, wird sich fortsetzen. Zu gut waren die Begründungen mit den vielen Indern und Chinesen, die alle nachfragen, weil sie auch einen komfortablen Lebensstandard haben wollen, als dass der Normalbürger dies vergessen könnte. Das Erleben, wie schnell das verfügbare Einkommen durch gestiegene Energiekosten verknappt wird, hat sich eingepreßt und führt zu einer langfristigen Änderung der eigenen Investitionsentscheidungen. Investitionen zur Einsparung von Energie werden den Vorrang haben vor Konsumlust.

Dies begünstigt Teilmärkte in Handwerk und Industrie. Das entsprechende Wachstum wird durch Einbußen im Konsumbereich, aber auch Automobil- und Freizeitindustrie aufgezehrt.

Dieses Geld steht langjährig auch nicht mehr für Flugreisen zur Verfügung.

3. Die ökologische Krise spielt sich zunehmend in den Köpfen der Verbraucher und Investoren ab. Die mehrjährige Bombardierung mit dem Thema Klimawandel, seinen Folgen für Ernährung und Wasser und den notwendigen Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung führt zunehmend zu entsprechenden Überlegungen bei Kaufentscheidungen. Verbunden mit dem Erlebnis rapide steigender Energiekosten hat sie auch die Automobilnachfrage gekappt als Ausfluss der Verunsicherung der Käufer. Welches Auto kaufe ich, um mein Umweltgewissen zu beruhigen? Nicht jeder, aber immer mehr. Die Nachfragekrise der Automobilindustrie war lange existent vor der Finanzkrise, wird durch diese aber verstärkt.

Es ist nur eine Frage der Zeit, bis die ökologische Krise auch das Reiseverhalten und damit die Nachfrage nach Flugreisen erreicht und nachhaltig abschwächt.

4. Der Alterungs- und Schrumpfungprozess der Bevölkerung in den meisten finanzkräftigen Industrieländern wird in zunehmendem Maße die Wachstumsvoraussetzungen negativ beeinflussen. Schon die nächste Rentnergeneration wird in der Masse über deutlich weniger Kaufkraft und damit Reiselust verfügen. Soweit die gegenwärtige Generation ihre Altersversorgung auf Finanzprodukte und Aktien abgestützt hat, ist sie deutlich ärmer geworden.

In zunehmendem Maße wird sich die Nachfrage der älteren und der zahlenmäßig geringeren jungen Generationen nach Flugreisen abschwächen. Ein Wachstum ist nicht zu erwarten.

5. Die Krise der Realwirtschaft, darunter der Schlüsselindustrie Automobilherstellung hat sich schon vor der Finanzkrise als zunächst konjunktureller Abschwung angebahnt. Sie ist ganz entscheidend geprägt durch den Kaufkraftverlust durch steigende Energiepreise.

Dieses Erlebnis hat nachhaltige psychologische Auswirkungen für die Zukunft. Die Sinnfrage nach ökologisch richtigem Kauf- und Investitionsverhalten spielt eine zunehmende Rolle und führt bei unklaren Rahmenbedingungen (Steuern, Vorschriften etc.) zu Gewissenskonflikten und Aufschiebung von Kaufentscheidungen. Zum gegebenen Zeitpunkt fällt dann die Wahl auf jeweils ein oder zwei Nummern kleiner und verbrauchsärmer. Dieser Prozess, verbunden mit deutlich höheren Anforderungen an Finanzierungsmodelle wird die Realwirtschaft für lange Jahre beeinflussen.

Eine Rückkehr zu Wachstumstrends der Vergangenheit ist eher unwahrscheinlich. Eine Prognose ist derzeit nur FMG und Intraplan möglich. Ernst zu nehmende Leute wagen schon lange keine Prognose mehr.

6. Alle wichtigen Volkswirtschaften der Welt sind gleichermaßen von einer oder mehreren Krisen erfasst und versuchen diese mit Methoden zu bekämpfen, die eher dem Instrumentenkasten nationaler Volkswirtschaften entnommen sind. Besonders betroffen von der globalen Dimension sind stark exportorientierte Volkswirtschaften. Auch hier führt der Trend der Vergangenheit, dass es immer irgendwo Wachstumsregionen gibt, nicht weiter. In der Krisenbekämpfung sind Tendenzen zu nationaler Abschottung der Märkte als Bedrohungspotential für die nächste Krise erkennbar.

Erkennbare Tendenzen zu Einschränkungen im Welthandel würden die Krisensituation nachhaltig verschärfen.

R. Pilz

„FLAK“



Bürgerinitiative:



Flug



- Abwehr



- Kranzberg

Argumente als Versuch der Beantwortung der 4 Büchnerfragen vom 20.1.09

4. Wodurch entsteht der von der FMG immer wieder vorgebrachte überproportionale Nachholbedarf nach einer vorübergehenden Krise?

Seitens FMG bzw. Dr. Schubert werden zu diesem Thema immer wieder zwei Darstellungen gezeigt:

- a) Eine jahresbezogene Säulendarstellung „Passagierzahlen weltweit“, die im Verlauf der Jahre ein kontinuierliches Ansteigen der Passagierzahlen als Trend darstellt. Diese Darstellung ist irreführend, weil sie einen Trend suggeriert, der überall gleichmäßig stattfindet. Tatsächlich ergibt sich dieser Welttrend jedoch nur durch das überproportionale Wachstum der Schwellenländer u.a. China, Indien, Brasilien, in denen die noch mangelhafte Infrastruktur in Schiene und Strasse durch Flugverkehr kompensiert wird.

Das enorme Wachstum dieser Schwellenländer hat sicher auch mittelbaren Einfluss auf die Flugverkehrszahlen in Europa. Überwiegend findet dieses Wachstum der Passagierzahlen im Binnenverkehr dieser Ländern mit annähernd kontinentalen Ausmaßen statt.

Es ist daher unzulässig, diese „Weltzahlen“ als Beweis für den fortwährend ungebrochenen Wachstumstrend in München heranzuziehen.

- b) Allein maßgeblich ist die Darstellung der Passagierzahlen in München. Hier wird immer ein Nachholeffekt nach Krisen dargestellt. Die meisten der dargestellten Kriseneinbrüche sind so genannte Angstkrisen auf Basis Krieg, Terror oder Seuchen. Sie sind immer relativ kurzfristig. Dies trifft auch auf die Ölkrise 1973 zu, die ebenfalls kriegsbedingt war.

Was die Überproportionalität des Nachholeffektes in München angeht, muss verlangt werden, dass die Auswirkung aktiver Maßnahmen z.B. Verlagerung von Verkehren der Lufthansa nach München, das Anlocken von Carriern mit Subventionsmaßnahmen, das Austrocknen von Wettbewerbsflughäfen wie Augsburg, die ungezügelter Ausweitung des Nachtflugverkehrs etc. parallel zu den Krisen dargestellt wird. Vermutlich zeigt sich dann sehr schnell, dass solche aktiven Beeinflussungen maßgeblich für die Überproportionalität verantwortlich sind.

Grundsätzlich anders zu bewerten ist die Wirkung der gegenwärtigen Krise, deren Dauer und Tiefgang überhaupt nicht eingeschätzt werden kann. Im Gegensatz zu den Angstkrisen, handelt es sich jetzt um eine Kaufkraftkrise, verbunden mit einer Veränderung der Prioritäten im Einsatz des verfügbaren Einkommens. (siehe hierzu Punkt 3)

Die Darstellung der überproportionalen Nachholeffekte nach Krisen ist maßgeblich durch Maßnahmen außerhalb des natürlichen Nachholeffektes beeinflusst und fälscht das Ergebnis zu einer unzulässigen Trendaussage. Die bisherigen Krisen sind mit der jetzigen nicht vergleichbar.

R. Pilz