

Aktionsbündnis AufgeMUCkt der Bürgerinitiativen in der Flughafenregion
 Homepage: www.keine-startbahn3.de; Spendenkonto: Aktionsbündnis AufgeMUCkt,
 Sparkasse Freising–Hallbergmoos; BLZ: 70051003, Kontonr. 14854244



Argumente gegen eine 3. Startbahn

Freising, 23.04.2010

Auswirkungen der Finanzkrise und des gebremsten Wirtschaftswachstums

1. Der Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) schrieb in seinem Konjunkturbericht: „Da die Wirtschaftsleistung in 2009 um 5 % schrumpft, wird das Land bei gleichem Wachstum wie vor der Krise 5 Jahre brauchen, um das Niveau von 2008 wieder zu erreichen. Für die Rückführung der Neuverschuldung im Staatshaushalt werden 8 Jahre vergehen.“ (Süddeutsche Zeitung, 31.10.2009)
2. Die jährlichen Wachstumsraten des Welt-Ölverbrauchs und der Weltwirtschaft von 2004 bis 2007 werden nach der Krise bis 2025 und darüber hinaus nicht mehr erreicht. (HWWI Gutachten Januar 2010, 2.1.2 Bild 4 und 2.7 Bild 16).
3. Das „Trendwachstum“ wird für die USA langfristig mit 2% und damit deutlich niedriger als im langjährigen Durchschnitt der Jahre 1990 bis 2008 prognostiziert. In diesem Zeitraum lag der Durchschnitt bei 2.8% (HWWI Gutachten 2010, 2.2.2 S.17). In dem gleichen Zeitraum 1990 bis 2008 lag das Wirtschaftswachstum in der Bundesrepublik Deutschland im Durchschnitt bei 1,85 % (Statistisches Bundesamt Destatis). Im Basisszenario wird von 2009 bis 2025 ein durchschnittliches Wachstum von 1,6 % erwartet. (HWWI Gutachten 2010, Tab.3). Das HWWI korrigiert die Luftverkehrsprognose also im Vergleich zur „Luftverkehrsprognose 2020“ (LVP) von Intraplan vom 30.6.2006 nach unten. Dies fällt nach der Prognose von Intraplan stärker ins Gewicht, als eine Zunahme des Kerosinpreises (LVP Abs. 5.4.2 S. 121 und Abb. 5-14 S. 122).

Kapazitätsreserven am Flughafen München

4. Am Beispiel der Luftfracht wird die Fehleinschätzung der Wachstumserwartungen besonders deutlich. In München werden im Vergleich zu Frankfurt gerade einmal ca. 10 % der Luftfracht befördert. Trotz des ohnehin schon niedrigen Niveaus ist die Luftfracht am Flughafen München im Jahr 2009 gegenüber dem „Boomjahr“ 2008 um 11,8 % zurückgegangen (Verkehrsberichte der FMG). Die Frachtflughäfen in Deutschland sind Frankfurt, Leipzig und Bonn/Köln. Nach dem Gutachten von Intraplan (2006) ist die Beifracht bei Großraumflugzeugen im Interkontinentalverkehr ein Wachstumsfaktor am Flughafen München. Wenn jedoch das Passagieraufkommen nicht in der prognostizierten Dynamik wächst (siehe unten Ziffer 5), kann auch die Beifracht logischerweise nicht zunehmen (LVP 5.2 Abb.5-9). Die von Intraplan vorhergesagte Zunahme des Frachtaufkommens um 254 % für die Zeit von 2009 bis 2025 am Flughafen München ((LVP/Erg. 2010 Tab. 2-8) ist nach den vorliegenden Fakten utopisch. Zu berücksichtigen ist bei der Fracht, wie im Passagierbereich, dass die in den

letzten Jahren fehlende Kapazität in Frankfurt in München eher Bedarf generiert hat, der nach Fertigstellung der 4. Startbahn nach Frankfurt zurückverlagert wird.

5. Im Jahr 2009 wurden am Flughafen München 32,6 Mio. Passagiere abgefertigt. Mit den beiden vorhandenen Start- und Landebahnen hat der Flughafen München bereits eine Kapazität von 50 Mio. Passagieren pro Jahr, wie der Geschäftsführer der Flughafen München GmbH (FMG), Dr. Michael Kerkloh in einem Interview mit dem Bayerischen Rundfunk im Jahr 2004 stolz erklärte. Die FMG erwartet diese 50 Mio. Passagiere im Jahr 2020 und führt diese Zahl unter anderem als Rechtfertigung für den Bau einer 3. Start- und Landebahn an. Dies würde einen kontinuierlichen Anstieg der Passagierzahlen von 4 % pro Jahr bedeuten. Wachstumsraten der Passagierzahlen über dem Anstieg des Bruttoinlandsprodukts sind jedoch in München in naher Zukunft nicht mehr zu erwarten. Ein Indiz ist, dass die Passagierzahlen im Boomjahr 2008, also noch ehe sich die gegenwärtige Krise auswirken konnte, nur mehr um 1,7 % angestiegen sind. Im Februar 2010 lagen die Passagierzahlen um 13,6 % unter den Zahlen von Februar 2008 (FMG). Das langfristige Wirtschaftswachstum wird vom HWWI für die Bundesrepublik bei optimistischer Betrachtung auf 1,6 % jährlich geschätzt (siehe oben Ziffer 3). Der Flughafen München würde selbst bei einer Zunahme der Passagierzahlen um 2 % jährlich mit den beiden vorhandenen Bahnen frühestens im Jahr 2031 an die Kapazitätsgrenze stoßen. Dies ist jedoch äußerst unwahrscheinlich. Somit wäre der Bau einer 3. Start- und Landebahn für die nächsten 15 bis 20 Jahre eine Baumaßnahme auf Vorrat, und **das bei leeren Kassen!**
Die Schaffung von Überkapazitäten bedeutet nicht nur aktuell enorme ökologische und wirtschaftliche Kosten, sondern belastet die nachfolgenden Generationen und schränkt deren Gestaltungsspielräume massiv ein.
6. Bei ihren Wachstumsträumen verdrängen die verantwortlichen Politiker und Manager der Flughafen München GmbH auch die Tatsache, dass mangels Kapazität in Frankfurt während der letzten Jahre ein Teil der Drehkreuzaktivitäten (=Hub) nach München verlagert wurde (LVP 5.1.1 S.97). Nach Fertigstellung der 4. Start- und Landebahn in Frankfurt werden schon auf Grund der zentralen Lage von Frankfurt Flüge dorthin zurückverlagert werden.
7. Der Chef der Flughafen München GmbH verbreitet gerne den Eindruck, der Flughafen würde schon heute an seine Grenzen stoßen, da in den verkehrsstarken Tageszeiten nachgefragte Starts und Landungen (Slots) nicht mehr, wie von den Fluggesellschaften gewünscht, befriedigt werden können. Diese Wünsche können an keinem größeren Verkehrsflughafen uneingeschränkt erfüllt werden. Dies würde ja bedeuten, dass Flughäfen wegen weniger Stunden am Tag maßlos überdimensioniert werden, um für ca. zwei Drittel der Zeit fast still zu liegen, wie man bereits am Terminal 1 des Flughafens München täglich beobachten kann. Im Übrigen sind nachgefragte Slots praktisch Wunschzettel der Fluggesellschaften, jedoch kein Indiz für die definitiven Starts und Landungen. Entscheidend sind die tatsächlich durchgeführten Flugbewegungen. Der Bau einer 3. Start- und Landebahn wäre nur über die tägliche Gesamtauslastung zu rechtfertigen.
8. Die operative Effizienz des Flughafens München ist als Hub-Flughafen im europäischen Vergleich zur gering. München hat mit 16 Mio. Passagieren pro Start- und Landebahn den niedrigsten Ausnutzungsgrad und im Verhältnis zu Frankfurt und Heathrow die größten Kapazitätsreserven. München hat mit 80 Passagieren pro Flugbewegung den niedrigsten Wert. Dies ist offensichtlich die Folge vieler Zubringerflüge mit kleinen Verkehrsflugzeugen, die es bei den Drehkreuzen Frankfurt und Heathrow in dieser Vielzahl nicht gibt. Für diese Flugzeuge genügt auch eine 2400 m x 45 m Bahn, wenn überhaupt ein Bedarf nachweisbar ist. München hat noch eine freie Kapazität für 18 Mio.

Passagiere, das entspricht mehr als der Auslastungsquote einer kompletten Start- und Landebahn im Jahr 2009 am Flughafen München. Im Gegensatz zu München können die Bahnen in Frankfurt und Heathrow nicht unabhängig von einander betrieben werden, was deren Wirkungsgrad einschränkt. Trotzdem sind diese beiden Flughäfen im Nutzungsverhältnis Passagiere/Startbahn deutlich effizienter als München (Luftverkehrskennzahlen im Geschäftsbericht der FMG 2008; A. Hoisl: Nutzungsvergleich europäischer Flughäfen, Freisinger Tagblatt 8.5.2009; Booz Allen Hamilton 2008: „Aero“-Dynamik im europäischen Flughafensektor).

9. Die Auslastung der Flugzeuge ist mit nur 72.8 % des Sitzplatzangebotes noch steigerungsfähig (Luftverkehrskennzahlen im Geschäftsbericht der FMG 2008).
10. Entscheidend für die Auslastung eines Flughafens sind weniger die Passagierzahlen als die Flugbewegungen, also die Anzahl der Starts und Landungen. Die Flugbewegungen am Flughafen München sind 2008 nur noch um 0,1 % gestiegen und 2009 mit -8.2 % regelrecht eingebrochen. Im Januar 2010 - einem Monat ohne Schnee- und Streikprobleme - sind die Flugbewegungen zum bereits niedrigen Niveau des Vorjahres nochmals um 5,6 % gefallen sind. Bis einschließlich Februar 2010 haben die Flugbewegungen nunmehr 14 Monate in Folge abgenommen und liegen damit bereits 18,8% unter dem Niveau von Februar 2008 (Verkehrsberichte der FMG für 2008, 2009, 2010). Somit wird die ergänzte, bereits nach unten korrigierte Luftverkehrsprognose von Intraplan widerlegt. Wo soll hier ein Bedarf für den Bau einer weiteren Start- und Landebahn sein?
11. Intraplan musste aufgrund des HWWI-Gutachtens einräumen, dass die Luftverkehrsprognose aus dem Jahr 2006 so nicht zutrifft. Die Einwander beim Anhörungsverfahren im Jahr 2008/09 haben schon damals darauf hingewiesen, dass diese Prognose mehr Wunsch als Wirklichkeit war. Nun behauptet Intraplan erneut, mit der ergänzten Prognose richtig zu liegen. Im Grunde genommen werden die ursprünglichen Wachstums-erwartungen um 5 Jahre verschoben. Es stellt sich hier die Frage, wie lange diese Voraussagen der Realität standhalten.

Zumutbarkeit des Flugverkehrs für Mensch und Natur und ökologische Folgen

12. Die Bundesregierung will dem Klimaschutz beim Ausbau des Flughafen-Systems in Deutschland Rechnung tragen (Flughafenkonzept 2009 der Bundesregierung S. 87). Anspruch und Wirklichkeit würden beim Bau einer 3. Start- und Landebahn in einen deutlichen Widerspruch geraten.
13. Die Menschen in der Region um den Flughafen können den zusätzlichen Betrieb einer 3. Start- und Landebahn gesundheitlich nicht mehr verkraften. Die geplante Bahn läge in unmittelbarer Nähe von dicht besiedelten Wohngebieten. In der Ab- und Anflugschneise liegen auch Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser und Hochschulen. Der Aufenthalt im Freien wäre für Tausende von Bürgern und ihre Kinder nicht mehr zumutbar. Der Flug- und Bodenlärm rund um die Uhr ist für viele Menschen bereits jetzt kaum zu ertragen. Das zur Zeit geltende Lärmschutzgesetz, das die Grundlage für die Planungen am Flughafen München liefert, wird mit seinen zulässigen Lärmgrenzen dem Grundrecht der Menschen auf körperliche Unversehrtheit nicht gerecht. In erster Linie werden durch dieses Gesetz die Lärmverursacher geschützt, nicht jedoch die vom Lärm Betroffenen. Namhafte Wissenschaftler und wissenschaftliche Institutionen bestätigen den unzureichenden Schutz des Menschen im Gesetz, so das Bayerische Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, das Umweltbundesamt, die Hyena-Studie zum Medikamentenkonsum im Bereich von Flughäfen, sowie die Untersuchungen des

führenden Psychoakustikers Prof. Dr. Maschke. Das Lärmgutachten zum Planfeststellungsantrag berücksichtigt mit den darin ausgewiesenen Lärmkonturen (Isophonen) die von der Internationalen Flugsicherung IFS vorgegebene Abdrehroute (siehe unten Ziffer 14) nach Norden bei Weststarts nicht. Damit sind die von der FMG bisher genannten Werte zum äquivalenten Dauerschallpegel für die südlichen Stadtteile Freising zu niedrig angesetzt und somit falsch. Die aus ärztlicher Sicht anzustrebenden Lärmwerte von L_{Aeq} 55 dB(A) am Tag (nach dem geltenden Lärmschutzgesetz sind 60 dB(A) zulässig) und 45 dB(A) nachts (nach dem geltenden Lärmschutzgesetz sind 50 dB(A) zulässig) sind als kumulierter Wert aus Straßenverkehr + Zugverkehr + Luftverkehr sowie anderen Lärmquellen zu verstehen.

14. Die Gefährdung von Freising durch die von der Internationalen Flugsicherung IFS für die 3. Startbahn aus Sicherheitsgründen geforderten Abdrehstarts nach Norden und die damit bei Westwind verbundenen Tiefflüge über dicht besiedeltes Gebiet der Stadt Freising steht im Widerspruch zu § 6 Ziffer 2 des Luftverkehrsgesetzes, wonach ein Planungsvorhaben abzulehnen ist, wenn durch dessen Verwirklichung die öffentliche Sicherheit gefährdet ist. Diesen Gefährdungstatbestand versucht die Flughafen München GmbH mit dem Hinweis zu entkräften, das Abflugverfahren sei noch gar nicht festgelegt. Die Regeln der Internationalen Flugsicherung sind in Bezug auf den Abstand von Startbahnen (der Abstand Nordbahn zu 3. Startbahn betrage nur 1180 m) sicherheitsrelevant und daher wohl kaum verhandelbar. Eine Lex-MUC kann es sicherlich nicht geben! Tiefflüge über eine Stadt mit einer mehr als tausendjährigen Geschichte gefährden außerdem durch die dabei auftretenden Spitzenschalldrücke den Bestand historischer Bauten und Kulturgüter, ganz abgesehen vom Absturzrisiko. Die Regierung von Oberbayern als Genehmigungsbehörde wäre gut beraten, das Planfeststellungsverfahren (PFV) solange auszusetzen, bis die Ab- und Anflugverfahren in Verbindung mit der geplanten 3. Start- und Landebahn zweifelsfrei geklärt sind. Die Nichteinhaltung dieser Reihenfolge wäre ein wesentlicher Verfahrensfehler, der bei späteren rechtlichen Auseinandersetzungen von Seiten der Gegner einer 3. Start- und Landebahn geltend gemacht werden könnte. Das Absturzrisiko von Flugzeugen ist in keiner Weise vernachlässigbar. Es ist unstrittig, dass die meisten Abstürze beim Start bzw. beim Landeanflug passieren. Dementsprechende Unfallereignisse in der internationalen Zivilluftfahrt während der zurückliegenden 10 Jahre beweisen, dass diese Gefahr stets und latent vorhanden ist. Auch am Flughafen München gab es bereits diverse Unglücke und Beinaheunglücke.

15. Obwohl der Anteil des Flugverkehrs nur ca. 2 % am gesamten Verkehrsaufkommen beträgt, verursacht er ca. 10 % des globalen Treibhauseffektes (nach Daten des UBA von Dr. Anton Hofreiter MdB). Es geht dabei um die Wirkmechanismen von CO_2 und NO_x sowie Wasserdampfemissionen von Flugzeugen in großen und niedrigen Höhen (W.J.G.Bräunling: Schadstoffemissionen von Flugzeug-Triebwerken, S.562).

Nutzen und wirtschaftliche Effekte eines Drehkreuzflughafens (Hub) für die Region

16. Im Jahr 2008 stiegen 36 % der Passagiere um, ohne den Transitbereich zu verlassen (Geschäftsbericht FMG 2008). Nach dem Bau einer 3. Start- und Landebahn soll der Anteil der Umsteiger auf 47 % steigen (LVP 2020 Tab. 5-1, Stand 17.3.2010). Dies würde also bedeuten, dass mehr als eine Bahn ausschließlich für Umsteiger benötigt würde. Die bayerische Wirtschaft und die Bevölkerung profitieren von diesem Drehkreuz so gut wie nicht. Sie tragen nur die finanziellen Lasten. Die Umlandkommunen werden mit den Infrastrukturproblemen und den sozialen Folgen allein gelassen. Die Menschen im Umland haben täglich 19 Stunden lang den Lärm und die Verschmutzung ihrer Atemluft zu ertragen. Hauptnutznießer dieser Drehkreuzkoalition sind die Luftverkehrsgesellschaften, zuvorderst die Lufthansa, und die FMG.

Wachstumsbremsen für den Flughafen München

- 17.** Die weitere Zunahme der „Billigflieger“ führt am Flughafen München zu Kostendeckungsproblemen. Die FMG ist nach eigenen Aussagen „an Luftverkehrsgesellschaften, die an den Flughafen nichts zahlen wollen“ nicht interessiert (Münchner Merkur vom 28./29.11.2009). Als Konsequenz daraus werden diese Low-Cost-Carrier auf Nachbarflughäfen mit günstigeren Flughafengebühren ausweichen. Die Ryan Air hat mit dem gewählten Standort am Flughafen Memmingen bereits ein deutliches Zeichen gesetzt. Die FMG versucht krampfhaft, dieses Problem nicht öffentlich zu machen und hofft auf eine kurzfristige Wende der andauernden Rückwärtsentwicklung am Flughafen. Die für Januar geplante Erhöhung der Flughafengebühren um 3,5 bzw. 4,5 % ist mit Rücksicht auf den wirtschaftlichen Druck, dem die Airlines ausgesetzt sind, auf 01.04.2010 verschoben worden (M. Kerkloh, Münchner Merkur 14.12.2009). Damit bestätigt die FMG die oben geschilderten Aussagen als zutreffend. Die Lufthansa und die Flughafen München GmbH sind entgegen der landläufigen Meinung nicht nur Geschäftspartner, sondern auch Konkurrenten. Während die Lufthansa möglichst geringe Start- und Landegebühren zahlen möchte, muss die FMG nach Vorgabe der Gesellschafter kostendeckende Gebühren verlangen. Die Start- und Landegebühren in Frankfurt steigen in den Jahren 2010 und 2011 um 12,5 %. München wird hier nachziehen müssen. Dass sich die Lufthansa als wichtigster Geschäftspartner der FMG neuerdings neben ihren Tochtergesellschaften ebenfalls bei den Billigfliegern einrichten will (Münchner Merkur, 18.11.2009), verbessert die Geschäftsaussichten am Flughafen sicher nicht. Die Lufthansa geht davon aus, dass ihre Töchter LH Cargo, BMI und Austrian Airlines frühestens im Jahr 2012 Gewinne erwirtschaften werden. Dass in Verhandlungen mit der FMG Kompromisse eingegangen werden, ist allein schon auf Grund der Struktur der Lufthansa als Aktiengesellschaft, die ihren Eigentümern gegenüber zu Gewinn verpflichtet ist, nicht zu erwarten.
- 18.** Der Ölpreis ist positiv mit der Wirtschaftsentwicklung korreliert. Das heißt, bei Wachstum der Wirtschaft steigt der Ölpreis schon auf Grund des erhöhten Bedarfs automatisch. Daraus folgt, dass der Anteil der Kosten für Kerosin an den Betriebskosten der Fluggesellschaften steigen wird. Da die Fluggesellschaften sehr knapp kalkulieren müssen und in der Wirtschaftskrise Einsparmöglichkeiten z.B. bei Personal und Fluggerät weitgehend ausgeschöpft wurden, werden die Ticketpreise voraussichtlich steigen, was die Nachfrage reduziert. Der Zusammenhang von Ticketpreis und Nachfrage ist durch die Entwicklung im Billigflugbereich belegt (DLR Low Cost Monitor 2/2009). Bei geringem Wirtschaftswachstum oder negativer Entwicklung der Wirtschaft gehen die Passagierzahlen zurück, der evtl. niedrigere Kerosinpreis hat nach Meinung der Prognostiker eine geringere stimulierende Wirkung als das Wirtschaftswachstum.
- 19.** Die IATA (International Air Transport Association) sieht in Europa einen schrumpfenden Markt. Der vom FMG-Geschäftsführer Dr. Kerkloh so gerne zitierte weltweite Aufschwung im Luftverkehr geht an Deutschland vorbei (IATA Pressroom).
- 20.** Der Kampf um Marktanteile unter den konkurrierenden Flughäfen wie Frankfurt, Berlin-Brandenburg, Amsterdam, Paris, London, Madrid und vor allem dem stark expandierenden internationalen Drehkreuz Dubai mit einer Ausbauplanung auf 120 Mio. Passagiere pro Jahr wird die Wachstumschancen am Flughafen München nachhaltig einschränken. Bei der Luftfracht sorgt der Flughafen Leipzig für zusätzlichen Konkurrenzdruck. Eine Fluggesellschaft kann unter verschiedenen Flughäfen auswählen. Hier stehen die Flughäfen Frankfurt und Berlin-Brandenburg International (ab dem Jahr 2011, also bereits im kommenden Jahr!) in direkter Konkurrenz zu München. Die Lufthansa hat bereits deutlich zu erkennen gegeben, dass sie den Verkehr in Berlin

ausbauen möchte. Für die umsteigenden Passagiere ist es unwichtig, wo sie umsteigen, um an ihr Ziel zu kommen. Flughäfen und Airlines konkurrieren um das Geld der Passagiere, das während der Reise ausgegeben wird, also z. B. Ausgaben in Lounges und an Bord der Fluggesellschaften oder Ausgaben in den Einkaufsbereichen der Flughäfen. Im Übrigen sind internationale Drehkreuzflughäfen in einem, zu großen Flächenstaaten vergleichsweise kleinen Land wie Deutschland, im Abstand von nur 400 km (Frankfurt - München) ein wirtschaftlicher Unsinn und nationale Geldverschwendung. Der Lufthansa ist es gelungen, die regionale Geltungssucht für sich zu nutzen, indem sie den Ausbau des ursprünglich und vernünftigerweise als Regionalflughafen geplanten Flughafens im Erdinger Moos zum Drehkreuz "aufgesponsert" und damit beide Airports zur Durchsetzung ihrer Unternehmensziele für sich erpressbar gemacht hat.

Ein konkreter Hinderungsgrund für den Bau einer 3. Startbahn

21. Die katholische Kirche und andere Organisationen halten Sperrgrundstücke auf Vorbehaltsflächen für die 3. Start- und Landebahn. Der Erzbischof von München und Freising Reinhard Marx ist kein Freund der 3. Startbahn. Er ließ durch seinen Finanzdirektor Domkapitular Klaus-Peter Franzl und seinen Pressesprecher Bernhard Kellner erklären, dass die Sperrgrundstücke Eigentum der Kirchenstiftungen sind, die der Rechtsaufsicht des Ordinariats unterliegen. Die betreffenden Pfarreien haben signalisiert, dass sie ihre Liegenschaften nicht abtreten und, wie ausdrücklich versichert wird, auch nicht tauschen werden (Freisinger Tagblatt 08.12.2009; Freisinger Wochenblatt 09.12.2009). Nach dem Luftverkehrsgesetz kann der Freistaat Bayern, der ja bei dem Projekt 3. Startbahn federführend ist, mit Zustimmung der beiden anderen Gesellschafter der FMG (Bundesrepublik und Landeshauptstadt München) diese Kirchengrundstücke zwangsenteignen lassen. Das wäre nach der Säkularisation von 1803 dann der erste Fall einer staatlichen Enteignung von katholischem Kirchenbesitz in der Geschichte Bayerns. Die darauf folgende Landtagswahl dürfte für die CSU dann spannend werden. Selbst bundesweite Auswirkungen wären vermutlich nicht auszuschließen.

Ein Kuriosum bei der Startbahnplanung ist die Startbahnlänge

22. Nur 10% der am Flughafen München bewegten Flugzeuge benötigen lt. Dr. Kerkloh eine 4000 m lange Start- und Landebahn (Münchner Merkur 28./29.11.2009). Demnach ist also schon eine der beiden vorhandenen Pisten zu lang und hätte beim Bau des Flughafens kürzer und damit deutlich billiger sein können. Ein klassischer Fall von Großmannssucht und Steuergeldverschwendung! Damit noch nicht genug: Auch die 3. Startbahn ist mit einer Länge von 4000 m geplant!! Man will also nicht nur eine überflüssige 3. Start- und Landebahn bauen, sondern sie soll auch noch 1,5 km länger als nötig sein! Keiner der gerne als Vergleich herangezogenen Drehkreuzflughäfen wie Amsterdam und Heathrow hat drei Start- und Landebahnen à 4000 m. Abgesehen von den Mehrkosten, werden - falls die Landebahn überhaupt gebaut wird - ohne zwingenden Grund 90000 m² Fläche zubetoniert mit verheerenden ökologischen Folgen. Hauptsache, man gehört zum exklusiven Club der 3x4000er.Toll !!

Die FMG hat kein Geld, Schulden in Milliardenhöhe, erwirtschaftet seit Jahren keinen Gewinn, will aber ohne Steuergelder den Bau einer 3. Startbahn „aus eigener Kraft finanzieren“!

23. Die nachstehenden Eckdaten aus den Bilanzen der zurückliegenden drei Jahre geben Auskunft über die Qualität der Betriebsergebnisse des Flughafens München und sprechen für sich. Auffällig ist vor allem, dass der Flughafen per Saldo wirtschaftlich nicht

wächst, sondern schrumpft! Zum ausgewiesenen Fremdkapital muss man das Gesellschafterdarlehen in Höhe von 491 Mio. € noch hinzurechnen, um die extreme Gesamtverschuldung der FMG im Vergleich zum Anlagevermögen und der Bilanzsumme zu erkennen. Das Ganze bei einer Eigenkapitalquote von nur 15 % und liquiden Mitteln im Volumen der Tageskasse!!

Die hohe Fremdverschuldung der FMG, Darlehensschulden in Höhe von 491 Mio. € bei ihren Gesellschaftern (Freistaat Bayern, Bundesrepublik Deutschland, Landeshauptstadt München) sowie der Mangel an Eigenmitteln führen zu einem Rating, unter dem Kredite am Kapitalmarkt zu erschwinglichen Zinsen nicht angeboten werden. Um die 3. Startbahn zu finanzieren, wäre die Umwandlung der Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital nötig, räumt der Bayerische Finanzminister Georg Fahrenschon in seiner Eigenschaft als Aufsichtsratsvorsitzender der FMG selbst ein (Süddeutsche Zeitung, 29.7.2009). Da der Stadtrat der Landeshauptstadt München diese Umwandlung aber einstimmig abgelehnt hat, ist lt. Oberbürgermeister Ude vermutlich für mehrere Jahre eine Finanzierung nicht gesichert (Pressemitteilung OB Ude 13.01.2010).

Im Gegensatz dazu hat Dr. Kerkloh in Sachen Finanzierung mit folgender Feststellung die Katze aus dem Sack gelassen: "Die Finanzierung der 3. Startbahn ist überhaupt kein Problem, denn die Banken laufen mir jetzt schon die Türen ein, obwohl der Planfeststellungsantrag noch gar nicht genehmigt ist!" (Anhörung auf Einladung von Dekan Schlosser am 27.02.2010 in Freising-Neustift). Spätestens mit dieser Aussage wird klar, dass die FMG und die interessierten Banken auf staatliche Kreditbürgschaften spekulieren und damit den Steuerzahler über die Hintertür **wieder einmal** in Haftung nehmen wollen. Genau das muss aufgrund der Erfahrungen aus der Finanzkrise aber mit allen Mitteln verhindert werden.

24.

Bilanzjahr	2009*			2008			2007
	Betrag Mio €	Differenz Mio €	%	Betrag Mio €	Differenz Mio €	%	Mio €
Anlagevermögen				2.827,5	-10,9	- 0,4	2.838,4
Fremdkapital				2.027,0	-31,9	- 1,9	2.060,9
Eigenkapital				443,6	+ 4,0	+ 1,0	439,6
Vorräte				65,0	+ 7,3	+12,7	57,7
Umlaufvermögen				134,6	-16,4	-10,9	151,0
Forderungen				64,1	-12,8	-16,6	76,9
Liquide Mittel				5,5	-10,9	-66,5	16,4
Konzerngewinn	0,0 **			4,0	-45,7	-92,0	49,7
Bilanzsumme				2.964,5	-27,9	- 0,9	2.992,4
Eigenkapitalquote				15 %		+0,3	14,7 %

* Der Geschäftsbericht 2009 ist noch nicht veröffentlicht.

** It. Jahres-Presskonferenz der FMG nach Abzug der Drohrückstellung für den Bodenverkehrsdienst.

Konsequenzen aus den vorstehenden Fakten

25. Alle angesprochenen Indikatoren, die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel ab 2012, der bereits tobende Konkurrenzkampf unter den internationalen Großflughäfen sowie der Irrglaube an ein unbegrenztes Wachstum verbieten den Bau einer 3. Start- und Landebahn am Flughafen München. "Das olympische Motto: Immer höher, schneller, weiter als grenzenlos zu betrachten ist falsch, irgendwo kommt das Wachstum zu einem Ende". (Günter Pickert, Vorstand des Bayerischen Bankenverbandes, Münchner Merkur 28./29.11.2009). In diesem Sinne hat sich auch Bundespräsident Köhler 2009 in seiner Rede in Augsburg geäußert. Mit der Verwirklichung dieses Vorhabens würden nur politische, persönliche und nationale Eitelkeiten zu Lasten aller Steuerzahler und der Umlandbevölkerung bedient.

Kurzbezeichnungen	Name
HWWI	Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Institut
FMG	Flughafen München GmbH
IFS	Internationale Flugsicherung
LVP	Luftverkehrsprognose 2007 von INTRAPLAN
PVF	Planfeststellungsverfahren
UBA	Umwelt-Bundesamt
L _{Aeq}	äquivalenter Dauerschallpegel (Luftverkehrsgesetz)

Quellenverzeichnis:

- 1) Hamburgisches-Weltwirtschafts-Institut (HWWI), 2010, HWWI Policy Paper 1-26 des HWWI-Kompetenzbereiches Wirtschaftliche Trends: Gutachten zu den wirtschaftlichen Grundlagen für die Prognose des Luftverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen München
- 2) Statistisches Bundesamt Destatis
- 3) Intraplan Consult GmbH, 30.6.2006 :Luftverkehrsprognose 2020 (LVP) für den Flughafen
- 4) Intraplan Consult GmbH, 10.3.2010: Ergänzende Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München (LVP/Erg. 2010)
- 5) Flughafen München GmbH (FMG): Luftverkehrszahlen – Verkehrsberichte
- 6) BR-ONLINE, Alpha-Forum, Sendung 25.3.2004, 20.15 Uhr: Gespräch mit Dr. Michael Kerkloh
- 7) Geschäftsbericht 2008 der Flughafen München GmbH
- 8) Booz Allen Hamilton 2008: „Aero“-Dynamik im europäischen Flughafensektor
- 9) E. Greiser; C. Greiser, Umwelt und Gesundheit 01/2010, Umweltbundesamt: Risikofaktor nächtlicher Fluglärm – Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie zu kardiovaskulären Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn.
- 10) IATA Pressroom
- 11) DLR Low Cost Monitor 2/2009

V.i.S.d.P.: Claudia Kammerloher; Dr. Bärbel Rott; Prof. Dr. Karl-Hans Kromer; Alfred Hoisl

