

Bernt Christandl
Frauenbergstraße 38
85402 Kranzberg

An die
Regierung von Oberbayern
Maximilianstrasse 39
80538 München

Kranzberg, 13. Mai 2010

**Verkehrsflughafen München;
Antrag der Flughafen München GmbH (FMG) auf Durchführung eines
Planfeststellungsverfahrens für eine 3. Start- und Landebahn gem. §§8ff. Luftverkehrs-
gesetz (LuftVG);
Ergänzende Unterlagen der FMG und wirtschaftswissenschaftliches Gutachten des
Hamburgischen WeltWirtschaftsInstituts (HWWI)**

Gegen die Planung erhebe ich folgende Einwände:

Ich lehne den Bau und Betrieb der geplanten 3. Start- und Landebahn ab.

An meiner Ablehnung ändern auch die nachgebesserten Gutachten und sonstigen nachgereichten Unterlagen nichts. Meine bisherigen Einwände erhalte ich in vollem Umfang aufrecht und ergänze sie wie folgt:

Einleitung:

Eine 3. Start- und Landebahn für den Münchner Flughafen (im weiteren Text als 3.S/L abgekürzt) ist weder notwendig noch wünschenswert und das Planfeststellungsverfahren hierfür muss eigentlich sofort mit ablehnendem Bescheid beendet werden, wenn es stimmt, dass sowohl ein Bedarfsnachweis als auch der Nachweis der Finanzierbarkeit, jeweils für sich, (neben einer Reihe weiterer Punkte) eine notwendige Voraussetzung für einen möglicherweise positiven Bescheid darstellen. Beide Punkte sind nicht erfüllt. Hinzu kommen viele weitere Gründe, warum die 3.S/L nicht genehmigt werden kann.

Ich werde im Folgenden ausführlich begründen, warum

- das wirtschaftswissenschaftliche Gutachten des Hamburgischen WeltWirtschaftsInstituts (im weiteren Text als G-HWWI bezeichnet) als Grundlage für eine Luftverkehrsprognose nicht geeignet ist.
- die „ergänzenden Szenariobetrachtungen ...“ der Fa. Intraplan Consult (im weiteren Text als LVP2010-IP bezeichnet) vor allem als schönfärberisches Propagandamaterial anzusehen sind, aber keineswegs als Grundlage einer Entscheidung über eine 3.S/L am Münchener Flughafen herangezogen werden dürfen.

1. Das wirtschaftswissenschaftliche Gutachten des Hamburgischen WeltWirtschafts-Instituts

Das G-HWWI hat mit mindestens zwei grundsätzlichen Problemen zu kämpfen: erstens wird deutlich, dass offensichtlich nur prognostiziert wird (werden kann?, werden darf?), was in der Vergangenheit schon einmal geschehen ist und keineswegs mit irgendwelchen „Überraschungen“ gerechnet wird und zweitens kann es kein wirkliches Vertrauen in eine solche, vergleichsweise langfristige Prognose geben.

Zum ersten Punkt:

Wenn man die Prognose-Kurven anschaut, wird deutlich, dass die Finanzkrise des vergangenen Jahres als „abgehakt“ betrachtet wird, indem sie als „Versatz“ der Geraden zur Wirtschaftsentwicklung auftaucht, aber nirgends wird in irgendeiner Weise mit eventuell möglichen weiteren solchen oder anderen Krisen gerechnet. Dabei sind längst gravierende weitere Krisen abzusehen, die die Wirtschaft in bislang völlig unvorhersehbarer Weise beeinflussen werden, z.B.:

- die StaatsFinanzenKrise in der EU: Griechenland, Spanien, Portugal, Irland, Italien, ...
- die globale Umwelt- bzw. Klimakrise und deren prognostizierte dramatische Folgen
- die abzusehenden Rohstoffprobleme z.B. bei seltenen Metallen (Bundesanstalt für Geologie und Rohstoffe [BGR] oder Süddeutsche Zeitung vom 30.Apr.2010)
- das weltweite Thema „genug sauberes Wasser für alle“
- die „Kreditkartenkrise“ (Spiegel Online 27/Jul/2009)
- die künstliche Niedrigbewertung der chinesischen Währung
- die Krise durch AIDS zumindest in Afrika, den GUS-Staaten und Asien (zuletzt z.B. Süddeutsche Zeitung vom 6.Mai.2010: „Die arbeitsfähige Generation stirbt weg“.)
- die unausweichlichen politischen Krisen als Folge all der abzusehenden Krisen

Nicht eine dieser absehbaren Krisen oder irgendetwas anderes „Unvorhersehbares“ findet (für mich) erkennbaren Eingang in das G-HWWI. Stattdessen wird so getan, als würde die Zukunft ausschließlich starkes Wirtschaftswachstum bringen. Die verschiedenen sogenannten „Szenarien“ sind in Wirklichkeit nicht verschieden, sondern nur minimal variierte, durch nichts begründete Wachstumsphantasien. Denkbare und heute sehr wohl schon absehbare Probleme werden einfach ignoriert.

Zum zweiten Punkt:

Es gibt in Deutschland die sogenannten „5 Wirtschaftsweisen“, die mindestens einmal jährlich Prognosen zur Wirtschaftsentwicklung in Deutschland abgeben. Diese Prognosen sollen der Regierung bei der Haushaltsplanung helfen. Diese Prognosen wurden in der Vergangenheit jedoch häufig nachgebessert, speziell wenn es irgendwelche „unvorhersehbaren“ Ereignisse gab, ohne deshalb aber (nach meiner Erinnerung) eine überzeugende Trefferhäufigkeit zu erzielen.

Es gibt also keinen Grund, Vertrauen zu haben in eine Prognose von nur einem Institut über einen dermaßen langen Zeitraum!

Dasselbe deutet eine Untersuchung der Financial Times Deutschland an, nach der die „Kaffeleser“ und ihre Prognosen mit der dann eingetretenen Wirklichkeit verglichen wurden. In diesem Ranking belegt das HWWI nur einen abgeschlagenen 13. Platz. (Spiegel Online vom 19/Dez/2009)

Im Folgenden möchte ich noch ein paar wenige Punkte im G-HWWI gesondert betrachten:

- Wie schon begründet erscheinen die Betrachtungen des G-HWWI als zu wenig komplex, insbesondere wird aber ein Wirtschaftswachstum „an sich“ an keiner Stelle in Zweifel gezogen weder global noch in Deutschland oder in Bayern speziell.
- Auf Seite 1 wird gleich im ersten Satz die Grundannahme formuliert, *..., dass über längere Fristen Marktungleichgewichte abgebaut werden.* Das kann für uns in Deutschland oder Bayern doch nur bedeuten, dass es eher wahrscheinlich ist, dass es kein Wirtschaftswachstum geben wird. Das steht aber im Widerspruch zum ganzen

Rest des Gutachtens.

- Ebenfalls auf Seite 1 steht:
Technischer Fortschritt ist jedoch oft kapitalgebunden, ...
aber eventuelle negative Konsequenzen angesichts weiterer drohender Finanzkrisen in Deutschland und Europa werden daraus nicht abgeleitet.
- In der Abbildung 5 auf Seite 11 wird der prognostizierte Ölpreis für die 3 betrachteten Szenarien dargestellt. Nicht erklärt wird allerdings, was das HWWI veranlasst, in 2010 einen Knick Richtung weniger schnell steigende Ölpreise zu prognostizieren.
Der Ölpreis hat sich von 2002 bis Ende 2008 in Dollar etwa versiebenfacht und in Euro (wegen Währungsschwankungen) etwa vervierfacht. Insofern wirkt es nicht realistisch, wenn sogar in dem Szenario mit starkem Wachstum für den mehr als doppelt so langen Zeitraum von 2010 bis 2025 noch nicht einmal eine Verdoppelung des Ölpreises in Dollar prognostiziert wird.
Dazu passt, was in der Süddeutschen Zeitung am 8.Apr.2010 zu lesen war, wonach bei anziehender Weltwirtschaft ein Ölpreis von 150 Dollar „schon bald sehr wahrscheinlich“ sei. Das ist ein Ölpreis, den das G-HWWI nur bei starkem Wachstum für ungefähr 2025 prognostiziert hat in der erwähnten Abbildung.
Festzuhalten bleibt: Die Ölpreisprognose des G-HWWI ist kein bißchen glaubwürdig!
- Auf Seite 47 steht im letzten Absatz:
Im niedrigen Wachstumsszenario wird den gegenwärtigen Risiken auf den Finanzmärkten stärker Rechnung getragen. ... Das wäre zu befürchten, wenn Entwicklungen wie etwa zuletzt in Dubai oder Griechenland in verstärktem Maße virulent würden.
Damit wird eindeutig klar, dass das G-HWWI eben nicht die oben erwähnten sich klar abzeichnenden Krisen einbezieht, sondern nur ansatzweise bedenkt und damit letztendlich unbrauchbar ist.

All diese Punkte zeigen deutlich, dass das G-HWWI nicht geeignet sein kann, als Basis für eine mittel- oder gar langfristige Luftverkehrsprognose am Flughafen München zu dienen.

Insgesamt macht das G-HWWI einen so unsensiblen, ausschließlich wirtschafts-wachstums-gläubigen und krisen-ignorierenden Eindruck, dass sich ein hässlicher Verdacht aufdrängt...

2. Die ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München der Fa. Intraplan Consult

Dem LVP2010-IP ist genauso wie der ursprünglichen Prognose der Firma Intraplan vor allem vorzuwerfen, dass es kein **unabhängiges** Gutachten ist, sondern von der FMG beauftragt wurde, um die eigenen Pläne zu unterstützen.

Wie ich schon bei der Anhörung im Ballhausforum am 22.1.2009 am Beispiel Chemieindustrie und Bisphenol-A deutlich gemacht habe, pflegen Firmen-Gutachten die Anliegen der Firma üblicherweise in ausschließlich günstigem oder gar hervorragendem Licht erscheinen zu lassen. Möglicherweise Ungünstiges wird komplett verschwiegen. Das haben Untersuchungen immer wieder klar belegt.

Zum Thema Bisphenol-A gab es in Bayern II, Radio Wissen, am 8. Jan. 2009 eine Sendung, die als Podcast für jedermann nachzuhören ist. Falls nötig habe ich eine Kopie aufbewahrt.

Ich verweise u.a. auch auf das schier unendliche Thema Zigaretten-Industrie...

Wie kritisch Firmengutachten zu bewerten sind, wurde in letzter Zeit erneut sehr deutlich an einem Beispiel aus der Pharmaindustrie herausgearbeitet (Focus Online 22.Apr.2010). Als Konsequenz aus der Analyse von Gisela Schott und ihren Mitarbeitern über die Ergebnisse von Pharma-Gutachten sollte es in Zukunft verboten werden, Gutachten, die von Firmen zur Unterstützung ihrer eigenen

Anliegen angefertigt werden, als Basis für irgendeine Entscheidung zuzulassen!

Insofern ist auch das LVP2010-IP, genauso wie die ursprüngliche Prognose von Intraplan, von vornherein als abhängig und befangen und nicht wirklich aussagekräftig und glaubwürdig zu betrachten!

Darüber hinaus macht sich das LVP010-IP mit angreifbaren Zahlen, schönfärberischen Formulierungen, falschen Behauptungen und Selbstlob selber unglaublich. Einige Beispiele:

- **Selbstlob:**

Es wird mehrfach betont, dass die ursprüngliche Prognose von Intraplan auch auf Basis des G-HWWI bestätigt würde, wenn auch vielleicht ein wenig zeitverzögert; z.B. auf Seite 23 oder im Fazit auf S. 61.

Hinzu kommt, dass in etwa 1.5 Jahren der neue Großflughafen Berlin seinen Betrieb aufnehmen wird, der von seiner Kapazitätsplanung her etwa so viele Passagiere abfertigen können wird wie der Münchner Flughafen und der seine Ausrichtung vergleichbar zu München als Ost-West-Drehkreuz sieht. Damit wird es in Deutschland einen dritten großen HUP geben, was aber in der Prognoseplanung zur 3.S/L in arroganter Überheblichkeit völlig zu Unrecht als uninteressante Lappalie abgetan wird, die man schon in der ursprünglichen Prognose korrekt angenommen hätte. (S.17)

Auch die neuen Großflughäfen am Persischen Golf will Intraplan schon 2007 korrekt in seiner Prognose integriert haben (S.17). Das Gegenteil ist der Fall, nachdem der Abgas-Zertifikate-Handel in der EU den HUBs in Europa einen Aufschlag auf den Kerosinpreis bringen wird.

- **Angreifbare Zahlen:**

Auf Seite 18 steht, bei der Lufthansa hätten die Treibstoffkosten in 2008 einen Anteil von 21% der Gesamtkosten betragen. Im Lufthansa Politik-Brief vom Nov-2009 steht auf Seite 6, es seien etwa 25% gewesen. Selbst wenn im Lufthansa-Geschäftsbericht diese 21% stehen, ist eine kritiklose Erwähnung dieser Zahl nicht als Argument für irgendetwas zu verwenden.

Interessant ist auch die Willkür wie Intraplan an anderer Stelle mit Zahlen umgeht (S.21): Zuerst wird berichtet, dass die Fluggesellschaften auch in besseren Jahren nur *selten über 1%* Gewinn/Umsatzrendite erzielen konnten, nur um dann fortzufahren *Langfristig wird hier angenommen, dass dieser Wert auf 3% steigt, was neben der Marktausweitung nur durch Preissteigerungen ... möglich ist.*

Woher/wohin aber so eine „Marktausweitung“ kommen/gehen kann/soll bleibt Intraplans Geheimnis, genauso wie Auswirkungen von Preissteigerungen nicht betrachtet werden, obwohl in den letzten Jahren eigentlich nur das Billigstsegment noch Zuwächse verzeichnen konnte und in der SZ (6.Mai.2010) zu lesen war, dass auch die Business-Kunden fast nur noch in der billigeren Economy-Klasse fliegen...

- **Falsche Behauptungen:**

Auf Seite 7 behauptet das LVP2010-IP:

... Finanz- und Wirtschaftskrise, die zum Zeitpunkt der Erstellung der Prognose nicht absehbar war, ...

Jeder aufmerksame Zeitungsleser konnte hingegen darüber staunen, dass diese Krise von **Nouriel Roubini** lange davor äußerst exakt vorhergesagt wurde, natürlich ohne dass ihm geglaubt wurde, nachzulesen z.B. in der SZ vom 29. Januar 2009.

Auch das habe ich schon am 19.2.2009 bei der Anhörung im Ballhausforum vorgetragen, insofern ist diese wiederholte falsche Behauptung von Intraplan doppelt widerlich und entlarvend.

Auf Seite 11 wird im dritten Punkt unter 2.1 auch die Wirtschaftsentwicklung in Afrika erwähnt, die auch in Tabelle 2-1 gezeigt würde...

Im G-HWWI habe ich Afrika nicht erwähnt gefunden und auch in der Tabelle 2-1 steht nichts von Afrika. Was soll das also?

- **Schönfärberische Formulierungen:**

Auf Seite 57 wird von der *hohen Bedeutung der Beifracht* formuliert:

Entsprechend der hohen Bedeutung der Beifracht in den PassagierInterkontinentalflügen für das Luftfrachtaufkommen ... Gleichzeitig wird aber mehrfach darauf hingewiesen, dass Luftfracht am Münchner Flughafen kein wirklich wichtiges Thema und im Vergleich z.B. zum Flughafen Frankfurt nur sehr unbedeutend ist. Was soll also die *hohe Bedeutung der Beifracht?* Nur einen wichtigeren Eindruck erwecken als ihr zukommt.

Dazu kann man auch den Jahresberichten (z.B. für 2009) vom Flughafen sowie den Daten für die ersten 4 Monate 2010 entnehmen, dass die Flugbewegungen nur für Fracht den minimalen Anteil von ungefähr 1% ausmachen. Schon deswegen muss die „Beifracht“ also um so schöner geredet werden...

Dasselbe gilt für die Interkontinentalflüge. Z.B. im erwähnten Zitat auf S. 57, aber auch an anderen Stellen, wird versucht den Eindruck zu erwecken, als seien die Interkontinentalflüge von der Anzahl her ein wichtiger Punkt um die 3.S/L zu begründen.

Deshalb wird auch, z.B. auf S.55, lieber von den prognostizierten 24,3% Passagieranteil im Interkontinentalflugverkehr geredet, als davon, dass es sich dabei selbst im Basis-Szenario noch um weniger als 10% der Flugbewegungen 2020 handeln würde.

Auf S. 55 wird für den sogenannten Prognose-Nullfall, also ohne den Bau der 3.S/L, von „nur“ 18,6% Anteil im Interkontinentalverkehr (Passagiere! Was aber nicht extra erwähnt wird) ausgegangen. Bei weniger als 10% Flugbewegungen MIT Bau der 3.S/L darf das ja wohl als irrelevante Marginalie abgetan werden und stellt kein gutes Argument PRO 3.S/L dar!

In gleicher Weise wird auf S.9 erwähnt, dass *ein Prognosehorizont von 10 bis 15 Jahren ... angemessen und üblich* sei und auf S.50 wird von einem *überschaubaren Prognosezeitraum von 10 bis 15 Jahren* geschrieben... Damit soll offensichtlich der (falsche!) Eindruck erweckt werden, dass Prognosen über einen solchen Zeitraum „sicher“ seien.

Das genaue Gegenteil ist der Fall, wie ich oben schon dargelegt habe.

Entlarvend in diesem Zusammenhang ist auch, was Dr. Magerl in seinem Vortrag am 28.4.2010 berichtet hat. Danach hat Dr. Schubert von Fa. Intraplan am 26.9.2005 als Gutachter im Erörterungstermin zum Ausbau des Frankfurter Flughafens erklärt,

dass eine Prognose über das Jahr 2015 hinaus für einzelne Flughafenstandorte aus fachlichen Gründen nicht möglich sei.

Der Mann sagt doch offensichtlich nur das, wofür er bezahlt wird und ist damit von vornherein als Firmen-Gutachter absolut unglaubwürdig und keineswegs ernst zu nehmen! Ich verweise noch einmal auf die vielen Untersuchungen zu Firmengutachten.

Ebenso wird in genau gleicher Weise wie beim G-HWWI die Finanz- und Wirtschaftskrise 2009 als „abgeschlossener Vorgang“ behandelt und für die Zukunft so getan als bräuchte nur die Gerade der Vergangenheit in die Zukunft verlängert werden (S.48ff.) Dass das eine unzulässige Verfälschung der heute schon sich abzeichnenden Entwicklung ist, habe ich auch schon am Beispiel G-HWWI beschrieben.

Kann man von einem Firmengutachten etwas Anderes als diese Fülle von „Ungereimtheiten“ erwarten? Nein! Deshalb erneuere ich meine Forderung, dass, wenn überhaupt noch weiterhin über eine 3.S/L nachgedacht werden sollte, was ich wie beschrieben für völlig überflüssig und nur für Steuergeldverschwendung halte, dies ausschließlich auf der Basis eines **unabhängigen Gutachtens** geschehen kann, das wesentlich komplexer als die vorliegenden Propagandamaterialien sowohl die Weltwirtschaft als auch deren prognostizierte Auswirkungen auf den Münchener Flughafen betrachtet und das von allen Seiten als ein unabhängiges Gutachtens anerkannt wird.

Drei entlarvende Ring-Schlüsse:

- Auf S. 54 LVP2010-IP formuliert die Intraplan einen ersten entlarvenden Ring-Schluss:
Für den Prognosenullfall, also ohne eine 3.S/L, ... *wurden die im Basisszenario ermittelten Flugbewegungen ... in nachfrageschwächere Zeiten verschoben. Dies führt zu Nachfrageverlusten ..., so dass wiederum ein Teil der Flüge mangels Attraktivität entfällt.*
Die Intraplan gibt hier also explizit zu, dass es gar keinen zu hohen Bedarf gibt oder geben wird, sondern dass es nur, wenn es die 3.S/L gäbe, Interesse an „attraktiven“ Slots gäbe.
- In derselben Weise wird ein zweiter entlarvender Ring-Schluss auf S.27 vorgeführt:
Der Cargo-Verkehr in München, der wie erwähnt vom LVP2010-IP als eher unbedeutend betrachtet wird, kann nur dann etwas mehr an Bedeutung gewinnen, wenn der HUB-Ausbau vorangetrieben wird. Also braucht es die 3.S/L um dem Cargo-Verkehr das Gewicht zu bringen, das als Argument für den Ausbau schon vorher benutzt wird.
Oder anders herum: Auch aus Sicht des Cargo-Verkehrs gibt es keinerlei absehbaren Bedarf für eine 3.S/L, wenn sie denn nicht gebaut wird.
- Der dritte entlarvende Ring-Schluss im LVP2010-IP, den ich aufzeigen möchte, bezieht sich auf die Umsteigerzahlen. Einerseits wird betont wie wichtig die Umsteiger seien und dass deren Anteil auf 41% steigen werde. Gleichzeitig wird betont, dass die Umsteiger vor allem auf den Interkontinentalverkehr bezogen seien. (S.23) Andererseits geht aus der Tabelle auf S. 47 hervor, dass es sich dabei um weniger als 10% der Flugbewegungen handelt.
Auf S.45 wird sogar explizit beschrieben, dass sich diese Flugbewegungen auch mit dem aktuellen 2-Bahn-System bewältigen ließen. Und dann geht es in der nun schon üblichen Manier weiter, dass dem 2-Bahn-System aber die Attraktivität fehlen würde, weshalb damit auch die prognostizierten 41% Umsteiger nicht zu erreichen sein würden.

Noch einmal, Intraplans Prognose sieht so aus:

Erst mit einer 3.S/L lässt sich überhaupt der Bedarf generieren, der unterstellt wird, um den Bau dieser 3.S/L zu beantragen. Es geht nirgends darum, dass es einen Bedarf gäbe, der ohne die 3.S/L nicht zu erfüllen wäre!

Damit ist mehr als deutlich geworden, dass diese sogenannte Luftverkehrsprognose nicht in der Lage ist, irgendeinen Bedarf für eine 3.S/L aufzuzeigen oder gar nachzuweisen. Und das, obwohl ihre Grundlagen nur als einseitig und unkritisch wirtschaft-wachstums-orientiert bezeichnet werden können, die jegliches Gespür für kommende Krisen vermissen lassen.

3. Weitere Gedanken zur Unsinnigkeit einer 3. Start- und Landebahn

Wenn man die Zahlen zu den Flughäfen in Deutschland anschaut, die in den letzten 2 Jahren aufgelaufen sind, kann man klar erkennen, dass der Münchner Flughafen einen deutlich stärkeren Rückgang und einen langsameren Neubeginn nach der Finanzkrise erlebt hat als der Frankfurter Flughafen.

Darin spiegelt sich z.B. die ungünstigere Lage, was zu teureren Kerosinkosten führt, sowie die vergleichsweise miserable Erschließung und Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern, vor allem aber nicht nur der fehlenden Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Eisenbahnen wider, woran sich auch auf viele Jahre hinaus sicher nichts ändern wird.

Der deutsche Staat hat zur Zeit massive Finanzprobleme, die sich in absehbarer Zeit noch erheblich weiter verschärfen dürften, und wird gar nicht anders können, als verstärkt nach Einnahmemöglichkeiten zu suchen. Warum wird also nirgends in den Unterlagen (soweit es mir möglich war diese anzuschauen) über eine vermutlich kommende Aufhebung der Steuerbefreiung für Flugbenzin und deren Auswirkungen auf die Planung einer 3.S/L nachgedacht?

Damit ist ebenfalls absehbar, dass die massive Subventionierung des Münchner Flughafens in Zukunft nicht mehr finanzierbar sein wird.

In 2009 war das Ergebnis der FMG dermaßen schlecht, dass sie schon wieder keine Tilgungsrate von den etwa 500 Millionen Euro zahlen konnte, die immer noch aus den Anfangstagen im Moos stammen. In den ersten 4 Monaten 2010 setzt sich diese negative Ertragslage ungebrochen fort, einzig die FMG sieht von Mal zu Mal wieder nur einzelne „unvorhersehbare“ Ereignisse als Grund dafür. Natürlich ist Winter in Bayern genauso unüblich wie ein Vulkanausbruch auf Island oder das Bedürfnis von Menschen durch ihre Arbeit so viel zu verdienen, dass sie sich und ihre Familien davon unterhalten können...

Insgesamt zeigt das sehr deutlich wie unwahrscheinlich es auch in Zukunft sein wird, dass der Flughafen genug Gewinn erwirtschaften könnte, um irgendeine Großinvestition „aus dem Cash-Flow“ selbständig finanzieren zu können.

In ähnlicher Weise wird es einzelne „unvorhersehbare“ Ereignisse auch in Zukunft immer wieder geben, so dass die FMG leider auch in Zukunft nicht so viel Gewinn machen kann, dass sie irgendeiner größere Kreditwürdigkeit erlangen könnte. Also müsste, heute schon unausweichlich absehbar, wieder einmal der Steuerzahler auch für die Kosten einer 3.S/L aufkommen, genauso wie für irgendwelche Bonuszahlungen oder Profite, die irgendwelche Aktionäre damit erzielen wollen. Das kann aber nicht im öffentlichen Interesse liegen und damit darf es auch nicht der Bevölkerung des Flughafenumlandes aufgebürdet werden. Außerdem kann sich der deutsche Steuerzahler diese unnötigen Ausgaben einfach nicht mehr leisten! Auch deshalb muss diese völlig überflüssige Planung einer 3.S/L schnellstmöglich beendet werden.

Zum Schluss möchte ich zwei Dinge zum Thema **Lärmterror** bemerken.

Erstens ist es uns bereits mit dem bestehenden 2-Bahnen-System unmöglich bei -aus Flughafensicht- „westlichen Winden“ und das ist ja hier die vorherrschende Windrichtung mit geöffneten Fenstern zu schlafen, weil insbesondere auch nachts immer wieder direkt an unserem Schlafzimmerfenster vorbeigeflogen wird. Selbst wenn es sachlich richtig sein sollte, dass nachts nur „leisere“ Maschinen fliegen, so heisst das keineswegs, dass es sich dabei um „leise“ Maschinen handelt. Obendrein nimmt das nachts in Ruhe entspannte Ohr jeden Lärm extra laut wahr. Mit einer 3.S/L wäre dann vermutlich an Schlaf in unseren Schlafzimmern gar nicht mehr zu denken...

Zweitens hat es im Pfarrheim Neustift eine Veranstaltung gegeben, an der meine Frau als ZuhörerIn teilgenommen hat. Dort hat Herr Kerkloh von der FMG wörtlich gesagt (Zitat aus der SZ vom 1.3.2010). *Ich würde den Lärm auch nicht wollen, ich persönlich würde wohl wegziehen.*

Dermaßen arrogant auf die Besorgnisse der Anrainer angesichts des vom Flughafen ausgehenden Lärmterrors zu reagieren, ist wie ein Schlag ins Gesicht! Herr Kerkloh verdient sicher genug, um sofort irgendwo anders neu anzufangen. Aber das trifft auf die allerwenigsten Anrainer des Flughafens auch so zu. Im Gegenteil gerade der Lärm entwertet weitestgehend das, was sie sich im Leben aufgebaut oder von ihren Vorfahren übernommen haben und nimmt ihnen so, selbst wenn sie es denn wollen würden, jegliche Möglichkeit, das auch in angemessener Weise tun zu können.

Zusammenfassung

Es lässt sich also sagen, dass sich ein Bedarf für eine 3.S/L auch nicht mit den beiden neuen Gutachten G-HWWI und LVP2010-IP nachweisen lässt, sondern dass -ganz im Gegenteil- klar erkennbar ist, dass sie völlig überflüssig ist!

Ebenso klar ist, dass eine 3.S/L steigende Probleme und Kosten also massive Nachteile verursachen würde, die ausnahmslos auf die Anwohner in der Region, also auch auf meine Familie und mich abgewälzt würden, zu dem ausschließlichen Zweck den Profit von einigen Wenigen, die auch ohne das schon mehr als genug haben, ins Unermessliche zu steigern.

Ich kann mich nur der Auffassung anschließen, dass es eine ungeheure Benachteiligung ist, in etwa 4 Wochen all die Unterlagen durchforsten zu sollen, für deren Erstellung viele hauptberufliche Mitarbeiter etwa 1 Jahr gebraucht haben. Die Benachteiligung wird noch dadurch gesteigert, dass ich die Beschäftigung mit diesen Unterlagen in meiner knapp bemessenen Freizeit neben einem Vollzeitberuf und zu Lasten meiner Familie und sonstigen Verpflichtungen leisten muss.

Weil ich das nicht kann, habe ich mich auf die beiden behandelten Gutachten beschränkt und schließe mich im Übrigen der Stellungnahme von Prof. Besch/Kranzberg zum G-HWWI und den Einwendungen von Herrn Dittmann/Kranzberg, insbesondere was die Schalltechnischen und Luft-hygienischen Untersuchungen betrifft sowie den Einwendungen des Bundes Naturschutz, der Schutz-gemeinschaft Freising-Erding, sowie der Gemeinde Kranzberg an.

Ich bitte um Zusendung des Planfeststellungsbeschlusses.