

30 wichtige Argumente gegen die 3. Bahn im Planfeststellungsverfahren

ergänzte Version 16.11.2007

Vorbemerkungen:

1. Die folgende Sammlung von Einwendungsgründen ist erst ein Anfang und wird laufend aktualisiert. Auch wir können nicht zaubern und können erst allmählich die 47 Ordner und ihre 10.000 Seiten auswerten. Die folgenden Punkte werden daher laufend ergänzt, insbesondere durch die in Auftrag gegebenen Gutachten der Schutzgemeinschaft und des BN. Die vorliegende Fassung ist eine ergänzte Fassung, Stand 16.11.2007.
2. Sie können bei fast jedem der folgenden Argumente eine individuelle Einwendung ergänzen – machen Sie davon rege Gebrauch!
3. Sie können die Argumente neu sortieren und gewichten.

Die 3. Start- und Landebahn wirkt sich auf die Menschen in der ganzen Region aus. Nach Feststellungen des Raumordnungsverfahren werden über 500.000 Menschen durch den Ausbau mehr oder weniger tangiert werden.

Die Lärm- und Schadstoffbelastung sowie der Naturverlust sind zwar im direkten Umfeld des Flughafens am höchsten. Wieder einmal würde ein Stück unserer Heimat verloren gehen. Aber die Lärmbelastung wird auch im weiteren Umfeld zunehmen, die Luftschadstoffe werden auch im weiteren Umfeld abgelagert, die Naherholungsgebiete im Wert beeinträchtigt und damit letztlich die Lebensqualität reduziert. Die Klimaerwärmung trifft uns alle, und auch der weitere Rückgang der Artenvielfalt trifft letztlich uns alle. Und es sind natürlich auch unsere aller Steuergelder, die in die Subventionierung des Luftverkehrs am Flughafen München fließen.

Und: Das Recht, die 3. Bahn einfach für unnötig zu halten, weil die angeblichen Kapazitätsengpässe hausgemacht sind und der Ausbau nur dem internationalen Wachstum der Luftthansa dient, ohne dass die Region davon einen Vorteil hat – dieses Recht (und die Pflicht) haben wir alle, deshalb NEIN zu dieser Planung zu sagen.

Es ist erforderlich, jetzt Verantwortung für die Zukunft unserer Kinder und Enkelkinder zu übernehmen, ihnen eine lebenswerte Umwelt zu sichern!

Blöcke der Argumente:

Fehlende Planrechtfertigung (Bedarf), einschließlich Arbeitsplätze, Raumordnung: 1-6

Belastungen der Kommunen: 7-8

Klimaerwärmung, Grenzen des Wachstums: 9-11

Steuergelder: 12-14

Lärmbelastung: 15-16

Gesundheitsbelastung, Lebensqualität, Unfallgefahr: 17-21

Versiegelung, Lokalklima, Grundwasser: 22-24

Naturschutz: 25-28

Erholungswert: 29

Umweltverträglichkeit insgesamt: 30

Wichtige bayernweite Argumente: 1-2, 9-14, 21, 26

zusammengestellt von
Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN),
Dr. Christine Margraf, Leiterin Fachabteilung München
Pettenkoferstraße 10a/I, 80336 München
Tel.: 089/548298-89
christine.margraf@bund-naturschutz.de

unter Einbeziehung der Endversion der Mustereinwendung der „Schutzgemeinschaft“ vom 15.11.07



Als von der Planung Betroffener lehne ich das Vorhaben entschieden ab und beantrage die Ablehnung des Planfeststellungsantrages.

Der geplante Bau und Betrieb einer 3. Start- und Landebahn verletzen meine schutzwürdigen Rechte und Belange, insbesondere aus Art. 2 und 14 Grundgesetz. Die Planung stellt keinen ausreichenden Schutz der Bevölkerung und Umwelt vor den von dem Vorhaben ausgehenden schädlichen Auswirkungen sicher.

Ich bin nicht bereit, die mit dem Ausbaivorhaben verbundenen massiven Eingriffe in meine Rechte hinzunehmen.

Das Vorhaben entspricht nicht einer vorausschauenden, maßvollen und nachhaltigen Planung, sondern berücksichtigt nur einseitig die rein wirtschaftlichen, realitätsfernen Wachstumswünsche und –hoffnungen der Flughafen München GmbH zu Lasten von Mensch und Natur.

Aus folgenden Gründen erhebe ich daher Einwendung im Planfeststellungsverfahren gegen die geplante 3. Start- und Landebahn am Flughafen München. Im übrigen nehme ich ergänzend Bezug auf die von der Stadt Freising und dem Bund Naturschutz in Bayern e.V. noch vorzulegenden Einwendungen, deren Inhalte ich vollumfänglich zum Gegenstand meiner Einwendung mache.

1. Die Annahmen für das prognostizierte Wachstum sind nicht haltbar, für die 3. Start- und Landebahn besteht kein Bedarf in der Region, in Bayern und für die Bevölkerung (fehlende Planrechtfertigung)

Der Bedarf wird mit dem Prognosegutachten von der Fa. Intraplan vom 30.06.2006, aktualisiert durch eine Überprüfung vom 26.07.2007, begründet. Das Gutachten der Fa. Intraplan ist stark anzuzweifeln. Für das Jahr 2020 werden 607.000 Bewegungen prognostiziert. Die den Prognosen zugrunde liegenden Zahlen sind aber zum Teil bereits heute überholt und widerlegt, zum Teil zweck-optimistische Schönfärbereien. Alles, was die vorgegebene Richtung beeinträchtigen könnte, wird gar nicht erst in Erwägung gezogen.

Das Gutachten für die Notwendigkeit der 3. Start- und Landebahn geht von falschen Voraussetzungen aus:

- Das Wirtschaftswachstum in Deutschland soll jährlich bis 2020 um 1,8 % steigen. Das Weltwirtschaftswachstum soll bis 2020 etwas über 3% liegen. Diese Prognosesicherheit ist unrealistisch, wie die Zahlen der Vergangenheit zeigen.
- Ein Großteil des aktuellen Wachstums im Luftverkehr ist auf Billigflieger zurückzuführen. Mit Einbrechen des Billigflugmarktes wird auch die gewaltige Zunahme des Flugverkehrs enden.
- Kostensteigerungen bei den Flugtickets werden nicht in ausreichendem Umfang einkalkuliert, es wird auch in der aktualisierten Bedarfsprognose von Intraplan (2007) von auf der Basis von 2006 stabilen Ticketpreisen bis 2020 ausgegangen. Das ist vollkommen unrealistisch aus folgenden Gründen:
- Der Ölpreis soll bis 2020, d.h. 14 Jahre stabil bleiben, es wird auch in der aktualisierten Prognose von Intraplan (2007) von einem Rohölpreis von 40 Dollar/ Barrel ausgegangen, nach der gewaltigen Steigung der Preise wird in den folgenden Jahren eine „Entspannung“ erwartet. Es wird eine Reduzierung (!) der Treibstoffkosten um 6% erwartet. Das ist vollkommen unrealistisch.
- Die begrenzten Ölvorkommen werden zu Engpässen und einer Steigerung des Preises führen.
- Die massiven Subventionen des Flugverkehrs am MUC (Marketingzuschuss, Befreiung Kerosinsteuer etc., s.u.) werden so in der Zukunft nicht haltbar sein. Das wird erhebliche Auswirkungen auf die Preise und damit auf die Nachfrage und den Bedarf haben.

- Es wird davon ausgegangen, dass sich durch Klimaschutzmaßnahmen (Emissionshandel etc.) keine „einschneidenden Maßnahmen zur klimabedingten Beschränkung des Luftverkehrs“ ergeben werden. Das ist nicht haltbar, ohne einschneidende Maßnahmen sind die Klimaschutzziele Deutschlands und der EU nicht haltbar (s.u.).
- Die Auswirkungen der großen Flughafen-Neubauten (Dubai) oder –erweiterungen mit Drehkreuzfunktion auf die Nachfrage in MUC werden unterbewertet.
- Nicht berücksichtigt werden die Prognosen über die Zunahme der Direktflüge.
- Das Originäraufkommen wurde überschätzt.
- Nach wie vor wird auch von einer Realisierung des Transrapid, der dem Flughafen zusätzliche Passagiere bringen soll, ausgegangen. Diese ist jedoch ungewisser denn je.

Eine sichere Prognose bis 2020 ist fachlich generell nicht möglich.

Die Bedarfsprognose ist somit (auch unter Einbeziehung der erfolgten Sensitivitätsrechnungen zum Kerosinpreis, Transrapid und Klimaaufschlag) nicht haltbar und viel zu hoch.

Das Vorhaben ist somit nicht erforderlich, also vernünftigerweise nicht geboten

2. Die geplante Start- und Landebahn dient einzig und allein Lufthansa für den Ausbau von MUC als internationales Drehkreuz im internationalen Wettbewerb (fehlende Planrechtfertigung)

Ein Großteil des angestrebten Wachstums soll durch Umsteiger und somit durch Zubringerflüge erzielt werden. Die Lufthansa (LH) will MUC als internationales Drehkreuz ausbauen. Die mit kleineren Jets herbeigeflogenen Passagiere aus Norditalien, Slowenien, Schweiz, Slowakei etc. soll in MUC in Großraumflugzeuge umsteigen und nach Fernost, Nordamerika etc. weiterfliegen.

Bereits heute sind 10,4 Mio. Passagiere Umsteiger (34%), diese Zahl soll bis 2020 auf 25,5 Mio. (45%) gesteigert werden. Das Wachstum mit der 3. Bahn bedeutet also im wesentlichen eine Erhöhung des Umsteigeranteils von 34% auf 45%, ohne 3. Bahn würde der Umsteigeranteil leicht sinken (30%). Die mit der 3. Bahn zusätzlich erzeugten Umsteiger-Passagiere verlassen den Flughafen in der Regel nicht und bringen der Region gar nichts.

Die FMG schreibt selbst in den Antragsunterlagen, dass der Ausbau zur „Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsflughafens München als europäischer Umsteigeflughafen (Hubfunktion) geboten“ ist.

Das von der Fa. Intraplan prognostizierte Wachstum in MUC ist überdurchschnittlich im Vergleich zum Wachstum in Frankfurt und Berlin und geht zu Lasten anderer Flughäfen.

Aus der Region besteht kein Bedarf für eine 3. Bahn, da das Potential in der Region nahezu erschöpft ist. Das Einzugsgebiet des Flughafens München ist im Vergleich zu anderen großen Flughäfen relativ klein. Die 3. Start- und Landebahn entspricht damit nicht dem Gesellschaftervertrag der Flughafen München GmbH

Laut Gesellschaftervertrag hat die FMG den Verkehrsbelangen Bayerns und der Landeshauptstadt München zu dienen. Dafür sind die bestehenden Bahnen ausreichend.

3. Das 3. Terminal ist unnötig (fehlende Planrechtfertigung)

Die Lufthansa will gleichzeitig ein 3. Terminal bauen, obwohl das 1. Terminal derzeit (seit dem Umzug der Lufthansa in das Terminal 2) erhebliche freie Kapazitäten hat:

- Passagiere 2006: Terminal 1: 9,2 Mio. / Terminal 2: 19,3 Mio.
- Kapazität Passagiere: Terminal 1: 20 Mio. / Terminal 2: 25 Mio = gesamt: 45 Mio. (vgl. Prognosenullfall: 42,8 Mio. Passagiere im Jahr 2020)

Beide vorhandenen Passagierterminals verfügen bereits über die Kapazität des prognostizierten Passagieraufkommens. Die Lufthansa will Terminal 1 aber nicht nutzen, weil sich die Umsteigezeiten verlängern würden. Damit werden enorme Kapazitäten des Flughafens vernichtet. Diese unbegründete Einschränkung der Lufthansa auf Terminal 2 darf nicht länger toleriert werden, auch Terminal 1 muss wieder genutzt werden.

Auch wenn das 3. Terminal (verharmlosend als „Satellit“ bezeichnet) selbst schon genehmigt ist, ist in der Planfeststellung für die 3. Bahn auch die Vergrößerung des Vorfeldes (zum Abstellen von zusätzlichen 65 Flugzeugen) und die Errichtung der Infrastruktur für dieses Terminal enthalten. Das 3. Terminal mit den damit verbundenen zusätzlichen Roll- und Abstellfeldern ist abzulehnen.

4. Alternativen sind vorhanden, wurden aber unzureichend untersucht (fehlende Planrechtfertigung)

Durch die 3. Start- und Landebahn soll sich die Zahl der Flugbewegungen von 90 pro Stunde auf 120 pro Stunde erhöhen. Dies sind keine Maximalwerte, bereits heute werden in Spitzenzeiten 130 Flugbewegungen erreicht (WM 2006).

Durch eine andere Ausrichtung ihrer Geschäftspolitik könnte die Flughafen München GmbH ohne eine weitere Start- und Landebahn auskommen, ohne den Flugbetrieb gravierend einschränken zu müssen. Dazu zählt etwa, die Auslastung der Flugzeuge zu verbessern, die Auslastung über den gesamten Tag gleichmäßig zu verbessern und die Bestrebungen einzustellen, möglichst viele Passagiere anderen Flughäfen abspenstig zu machen.

Derzeit vernichten viele kleine Zubringerflüge die Kapazitäten am Flughafen München. Viele dieser kurzen (bis 600 km) und kleinen Zubringer-Flüge könnten problemlos durch die Bahn ersetzt werden. Dies wäre umweltfreundlicher, weniger lärmbelastend und v.a. wesentlich klimaschonender und braucht keine 3. Bahn am MUC.

Eine Vernichtung von Kapazitäten findet auch durch die einseitige Ausrichtung der Lufthansa auf Terminal 2 statt: Am Terminal 2 beträgt der Umsteigeranteil fast 50%, am von der Lufthansa nicht mehr genutzten Terminal 1 sind jedoch erhebliche Kapazitäten frei, der Umsteigeranteil beträgt hier nur etwa 15%.

Die Annahme, der Koordinationseckwert von heute 90 Flugbewegungen/ Stunde könne im Fall der Nullvariante maximal auf 93 Flugbewegungen/ Stunde angehoben werden, ist somit unzutreffend, Kapazitäten sind vorhanden. Aus diesem Grund stellt die Nullvariante rechtlich kein „anderes Projekt“ dar. Weder das Planungsziel der Verringerung der Verspätungen noch die Sicherstellung eines unabhängigen Zweibahn systems bedingt eine 3. Start- und Landebahn. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass angesichts des geringen Anteils der großen Flugzeuge (nur ca. 10% der Luftfahrzeuge gehören der Kategorie „Heavy“ an) das Fehlen der Prüfung einer deutlich verkürzten Bahn ein Mangel in der Alternativenprüfung ist.

Es fehlt somit eine echte Alternativenprüfung mit Einbeziehung der verschiedenen Optimierungsmöglichkeiten. Der Prognosenullfall wird nur unter den aktuellen Rahmenbedingungen dargestellt und von der FMG zu Unrecht nicht als Alternative anerkannt.

5. Arbeitsplätze und Wachstum auch ohne 3. Start- und Landebahn, die Region braucht das Flughafen-Wachstum nicht (fehlende Planrechtfertigung)

Der Flughafen (MUC) wächst auch ohne eine 3. Start- und Landebahn.

Laut den Planfeststellungsunterlagen erhöht sich die Zahl der Passagiere auch ohne die 3. Start- und Landebahn von 30,8 Mio. Fluggästen (2006) auf 42,8 Mio. im Jahr 2020 (zum Vergleich: mit 3. Bahn auf 57,3 Mio.).

Die Flugbewegungen würden ohne 3. Bahn von 411.000 (2006) auf 479.000 im Jahr 2020 steigen (zum Vergleich: mit 3. Bahn auf 607.000).

Der Umsteigeranteil würde jedoch ohne 3. Bahn nicht weiter steigen, sondern von 10,4 Mio. Umsteigern = 34% (2006) auf 13 Mio. Umsteiger = 30% im Jahr 2020 sinken (zum Vergleich: mit 3. Bahn würde er auf 25,5 Mio. Umsteiger = 45% steigen). Das heißt, dass ohne 3. Bahn lediglich der Umsteigerverkehr anteilmäßig nicht wachsen würde – davon hätte die Region jedoch keinerlei Schaden!

Die Zahl der Beschäftigten am Flughafen würde ohne 3. Bahn von 27.400 (2006) auf 32.000 im Jahr 2020 wachsen (zum Vergleich: mit 3. Bahn auf 41.000).

Die Prognosen der Arbeitsplatzentwicklung widersprechen Darstellungen im Prognosegutachten. Dort werden ggf. künftig auftretende Kostensteigerungen (wegen Klimaschutz o.ä.) mit einer Arbeits-Effektivitätssteigerung als kompensierbar eingestuft. Diese Rationalisierungen würden den Prognosen widersprechen. Weiterhin sind Sättigungseffekte nicht berücksichtigt. Insgesamt sind die Prognosen der Arbeitsplatz-Entwicklung mit der 3. Bahn stark anzuzweifeln.

Die Landkreise Freising und Erding hatten schon vor der Inbetriebnahme des Flughafens im Erdinger Moos eine sehr niedrige Arbeitslosenquote.

Eine hohe Beschäftigtenzahl ist auch ohne Flughafen möglich (vgl. die niedrigen Arbeitslosenquoten in den Landkreisen Cham, Unterallgäu: 2,3%, Eichstätt: 1,5% oder Pfaffenhofen).

Durch den Ausbau als internationales Drehkreuz entstehen v.a. Arbeitsplätze für geringfügig Verdienende. Welch hohe Anforderungen an 400€-Jobs am Flughafen gestellt werden, ist bei Ausschreibungen nachzulesen, d.h. hohe Anforderung an die Arbeit bei wenig Geld.

In den letzten Jahren wurden viele Arbeitsplätze auf Tochterfirmen verlagert, so dass zwischen 2003 und 2005 sogar trotz Wachstums die Beschäftigtenzahl bei der FMG abgenommen hat.

Bereits heute werden die Beschäftigten von MUC zu Lohnkürzungen und Mehrstundenarbeit gezwungen. Mit dem Verdienst am Flughafen ist ein ordentliches Leben in der Hochpreisregion Freising/München nicht möglich. Die Zahl der Menschen, die von ihrem Einkommen nicht leben können, ist im Landkreis Erding höher (!) als im restlichen Bayern. Der DGB führt dies auf die Billigjobs im Umfeld des Flughafens zurück.

Laut Verdi (2007) sind von den 27.000 Arbeitsplatz-Verhältnissen am Flughafen München 1/3 nicht sozialversicherungspflichtig.

In wirtschaftlicher Hinsicht dient das Vorhaben somit einzig der Lufthansa im internationalen Wettbewerb, ohne dass das Umland hiervon profitiert.

6. Raumordnung

Das Vorhaben berücksichtigt nicht hinreichend die Erfordernisse der Raumordnung. Die landesplanerische Beurteilung ist rechtswidrig. Zur Begründung verweise ich auf die Stellungnahme der Stadt Freising und des Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) im Raumordnungsverfahren für eine 3. Start- und Landebahn des Flughafens München (November 2006).

7. Das Flughafen-Wachstum führt zur Zunahme von Belastungen in den umliegenden Gemeinden

Das Vorhaben hat negative Auswirkungen auf die Wirtschafts- und Siedlungsstruktur im Umland des Flughafens:

Der Siedlungsdruck in den Umlandgemeinden wird verstärkt. Gleichzeitig werden jedoch die Kommunen durch die zunehmende Verlärmung des Flughafenumlands in ihrer Planungshoheit weiter eingeschränkt, so dass die Ausweisung neuer Siedlungsflächen kaum mehr möglich ist. Folge der erforderlichen Ausweisung neuer Siedlungsflächen sind zudem erhebliche Kosten für Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Kläranlagen, Straßen zur Bewältigung des zunehmenden Verkehrs etc.) und soziale Einrichtungen, welche die Bürger des Flughafenumlands

in Form von Abgaben zu tragen haben. Mit diesen Infrastrukturmaßnahmen und der Zunahme des Verkehrs steigt die Belastung der BürgerInnen.

Dies alles führt zu einer Reduzierung der Lebensqualität für die BürgerInnen.

Individuell:

8. Das Flughafen-Wachstum bedeutet auch eine Konkurrenz für Läden und die Gastronomie des Umlandes

Der Flughafen München erwirtschaftet schon heute die Hälfte seines Umsatzes mit Nebengeschäften. Am Flughafen gibt es 31.500 m³ für Läden und Gastronomie mit völlig unbegrenzten Öffnungszeiten. Dies soll weiter ausgebaut werden. Auch in den Prognosegutachten wird angesichts künftig möglicher Preiserhöhungen bei den Flügen darauf hingewiesen, dass Gewinne in diesen Nebengeschäften dies kompensieren könnten.

Das ist eine massive Konkurrenz für die Betriebe des Umlandes.

Individuell:

9. Der Flughafen ausbau und die Steigerung des Flugverkehrs tragen zur Klimaerwärmung bei und sind nicht mit den Klimaschutzziele vereinbar.

Das Vorhaben dient der Zunahme des Flugverkehrs und damit der Zunahme der klimawirksamen Abgase (CO₂, Stickoxide, Ozon, Wasserdampf u.a.). Es widerspricht damit allen Zielen der Bayerischen Staatsregierung, der Bundesregierung und der EU zum Klimaschutz. Die Auswirkung der geplanten 3. Bahn auf die Klimaveränderung spielt aber in den Planfeststellungsunterlagen keine Rolle.

Fliegen ist die energieintensivste Art der Fortbewegung.

Der Flugverkehr trägt massiv zur Klimaerwärmung bei: Prof. Dr. Andreas Troge (Präsident des Umweltbundesamtes, Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 03.03.2007): „Der Flugverkehr trägt nicht nur mit dem Ausstoß von Kohlendioxid zur Klimaerwärmung bei. Es kommt auch zum Ausstoß von Stickoxiden, die in Reiseflughöhe zum Aufbau von Ozon führen. Das wiederum wirkt dort als sehr starkes Treibhausgas. Außerdem führt der emittierte Wasserdampf zum Aufbau von Kondensstreifen und Zirruswolken, die beide ebenfalls zur Erwärmung beitragen. Die Klimawirkung des Flugverkehrs ist mindestens dreimal stärker als die vergleichbare Emission am Boden.“ Daraus folgt klar, dass der Flugverkehr zu rund 9 – 10 % an der Klimakatastrophe beteiligt ist. Tendenz steigend.

Das renommierte Tyndall Centre for Climate Change Research hat 2005 in einer Studie unter Einbeziehung aller relevanten Faktoren errechnet, dass allein der Flugverkehr, sollte dieser wie bisher und entsprechend den vorliegenden Prognosen ungebremst weiter wachsen, im Jahr 2040 EU-weit die klimarelevante Schadstoffmenge verursachen würde, die den selbst gesteckten Zielen und Verpflichtungen der EU-Staaten insgesamt entspricht. Das heißt, das gesamte Emissionsbudget aller Bereiche der EU-Staaten würde vom Luftverkehr beansprucht. Alle anderen Sektoren wie Industrie, Verkehr, Privathaushalte etc. dürften überhaupt keine Emissionen mehr produzieren. Die Absurdität einer solchen Entwicklung bedarf keiner näheren Erläuterung.

Der CO₂-Ausstoß der Lufthansaflotte stieg nach eigenen Angaben von 20.840.883 Tonnen im Jahr 2004 auf 21.293.772 Tonnen im Jahr 2005 und auf 21.890.614 Tonnen im Jahr 2006. Dies ist ein Anstieg von 1.049.731 Tonnen oder 5,04 % in nur 2 Jahren (Quelle Lufthansa, Balance 2005 und 2006)! Rechnet man mit der Wachstumsrate des Jahres 2006 (2,8 %), so steigt der Ausstoß bis zum Jahr 2020 auf 32,2 Millionen Tonnen, bis 2025 sogar auf 37,0 Millionen Tonnen pro Jahr.

Bei der Lufthansa ist der spezifische Verbrauch (Liter pro 100 Passagierkilometer) praktisch nicht gesunken: Im Jahr 2003 lag der spezifische Verbrauch bei 4,31 Liter/100 pkm, 2004 bei 4,36 Liter/100 pkm, 2005 4,39 Liter/100 pkm und 2006 bei 4,38 Liter/100 pkm.

Das hat seinen Grund, wie am 03.09.2007 in der Wirtschaftswoche (Nr. 36) zu lesen war: „Zudem dürfte die Lufthansa stärker als ihre Konkurrenten unter strengen Umweltauflagen leiden. Im Schnitt produziert ihre Flotte laut einer Studie der HypoVereinsbank knapp 200 Gramm Kohlendioxid pro Passagierkilometer – rund 60 Prozent mehr als im europäischen Mittel. Das liegt vor allem an ihren vielen kleinen Regionalflugzeugen, die pro Passagier mehr Sprit schlucken als die größeren Maschinen, mit denen BA und Air France in Europa unterwegs sind. Und ironischerweise ist es für die Lufthansa schwerer, die Einsparziele zu erreichen, weil sie im Gegensatz zu BA ihre Langstreckenflotte bereits teilweise erneuert hat. Da ist nur noch relativ wenig zu holen.“

10. Der Flugverkehr kann nicht unbegrenzt wachsen:

Aus der hohen Klimarelevanz des Flugverkehrs folgt, dass dem bislang ungebremsen Expansionsdrang im Luftverkehr Grenzen gesetzt werden müssen:

- Besteuerung von Kerosin, wie sie bereits in den Niederlanden, den USA sowie in Japan und Indien eingeführt wurde. Zu Grunde zu legen ist der im Energiesteuergesetz festgelegte Steuersatz von 65,45 Cent/pro Liter, der bereits für Privatflieger gilt. In einem Rechtsgutachten „Möglichkeiten der Einführung einer Kerosinsteuer auf innerdeutschen Flügen“, im Auftrag des Umweltbundesamtes 2005 wurden entsprechende Lösungen erarbeitet: „als mit Abstand sinnvollste Lösung (...) die Kombination der Bezugs- und Nachweispflichten-Variante“. Dabei würde bei Betankungen in Deutschland die Steuer direkt bei der Kerosin-Entnahme erhoben. Zusätzlich würde das Kerosin, das Flugzeuge in ihren Tanks mit nach Deutschland brächten, steuerpflichtig.
- Die Einbeziehung in den Emissionshandel - geplant ab 2011 und von der Luftfahrtbranche massiv bekämpft – muss und wird zu einer Einschränkung des Wachstums führen.

11. Weiteres ungebremses Wachstum mit einer 3. Start- und Landebahn bedingt bald auch eine 4. Bahn

Laut einem Gutachten der FMG ist, wenn das prognostizierte Wachstum zutrifft, bald im Jahr 2025 auch eine 4. Start- und Landebahn erforderlich. Ist im Übrigen nicht Neues. In der ursprünglichen Planung für München 2 waren bereits 4 Start- und Landebahnen vorgesehen. Diese wurden jedoch aufgrund Gerichtsurteil auf 2. Bahnen begrenzt.

Auch ein Gutachten des Institutes des deutschen Wirtschaft Köln (Juli 2007) fordert für ein gewünschtes Wachstum des Flugverkehrs für MUC spätestens 2025 den Ausbau mit einer 4. Bahn, für Frankfurt mit einer 5. Bahn, für Berlin mit einer 3. Bahn usw.

12. Der Flughafen-Ausbau kostet unsere Steuergelder

Professor Troke; Präsident des Umweltbundesamtes: „der Luftverkehr belastet am höchsten und ist der höchst subventionierteste Verkehrsträger“.

Folgende Subventionen

- „Fuel-support“, Marketing-Zuschuss: Aus Marketinggründen werden Fernflüge von > 5 Stunden Flugzeit in MUC seit 1994 mit 12-25 € pro 1.000 Liter Kerosin bezuschusst (jährlich wohl ca. 7,5 Mio. €). Die FMG wollte damit ihren Standortnachteil im Erdinger Moos kompensieren und Fluglinien (von Frankfurt) nach München lenken. Diese Subventionierung gibt es nur in MUC, sie wird derzeit von der EU-Kommission auf ihre Rechtmäßigkeit geprüft. Der Treibstoff-Zuschuss ist mit dem Winterflugplan 2006 formal eingestellt, es gibt

aber ein neues Marketingkonzept, die Subventionen werden nun als „Marketing-Zuschuss“ gezahlt, die Formel hierfür ist derzeit nicht nachvollziehbar.

- Die Befreiung von der Kerosinsteuer verursacht z.B. 2004 einen Steuerausfall von 5,8 Mrd. € in Deutschland.
- Die Mehrwertsteuerbefreiung auf Flugtickets im internationalen Flugverkehr schafft dem Flugzeug z.B. gegenüber der Bahn völlig unbegründete und unnötige Vorteile und bedeutet einen Verzicht auf Steuergelder.
- Die FMG wird mit Bau der 3. Bahn von ihrem zinslosen Gesellschafterdarlehen nichts mehr zurückzahlen (derzeit: Zinseinbußen über 2 Mrd. €, z.Zt. Restschulden von 515 Mio. €, das ist mehr als das Eigenkapital der FMG). Zinsen fallen nur an, wenn die FMG Gewinne macht, so dass sich die FMG mit dem Bau der 3. Bahn Zinsen spart. Die FMG hat zudem Schulden in Höhe von knapp 2 Mrd. € bei Banken.

13. Mit dem Ausbau in Zusammenhang stehende Projekte kosten unsere Steuergelder:

Dazu kommen noch Subventionen für Projekte, die für das Wachstum des Flugverkehrs mit einer 3. Bahn für nötig erachtet werden, darunter etliche Straßen und vor allem der Transrapid: Der Transrapid, der laut Planfeststellungsunterlagen als Voraussetzung für den Bedarf der 3. Bahn angenommen wird, ist mit Kosten von mindestens 1,85 Mrd. € eine gigantische Investition überwiegend mit unseren Steuergeldern, realistisch wird er sogar wohl 1 Mrd. € mehr kosten.

Insgesamt wird die geplante Verkehrserschließung rund um den Flughafen wohl ca. 5 Mrd. € kosten.

14. Das Flughafen-Wachstum und die 3. Bahn verursacht der Gesellschaft hohe externe Kosten.

Die externen Kosten des Flugverkehrs sind überdurchschnittlich hoch im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern (INFRAS 2007). Diese Kosten trägt nicht die FMG, sondern die gesamte Gesellschaft.

15. Die Lärmbelastung wird enorm anwachsen:

Durch den Bau und insbesondere den Betrieb einer 3. Start- und Landebahn kommt es zu einer massiven und unerträglichen weiteren Verlärmung des bereits mit Fluglärm erheblich belasteten Flughafenumlands sowie zu erstmaligen Neubelastungen. Das Maß dessen, was unter lärmmedizinischen und -psychologischen Gründen zumutbar ist, wird aber schon heute überschritten! Fluglärm macht krank und führt zu Depressionen, Herz- und Kreislauferkrankungen usw. Lärm macht krank. Nach einer Untersuchung von Kindern aus der Region München Riem leiden diese – noch heute – unter Gedächtnis- und Leseschwäche. Diese Störungen sind nicht rückgängig zu machen.

Nach einer Untersuchung des Umweltbundesamtes (November 2006) ist die Verordnung von Arzneien gegen Herz- und Kreislaufbeschwerden, Schlaflosigkeit, Depressionen im Umfeld von Flughäfen höher als in Gebieten ohne Fluglärm.

Die Bewertung der Lärmzunahmen erfolgte ohne Rücksicht auf Kranke, ältere Menschen oder Kinder.

Eine neue Rechtslage hat zu einer veränderten Darstellung der Lärmbetroffenheiten im Vergleich zum Raumordnungsverfahren geführt – an der tatsächlichen zusätzlichen Lärmbelastung hat sich aber dadurch nichts geändert. Einerseits wären mehr Menschen höheren Lärmwerten ausgesetzt, andererseits werden in den Planfeststellungsunterlagen die Betroffenen unter 55 dB(A) nicht mehr dargestellt (bisher 50 dB(A)). Nach den neuen Berech-

nungen wären jetzt 250 Menschen zusätzlich von einem Dauerschallpegel von > 70 dB(A) betroffen, 340 von 65-70 dB(A) und 2.900 von 65-60 dB(A).

Allein flugbetriebsbedingt erreicht der äquivalente Dauerschallpegel in einigen Ortslagen (z. B. Attaching-Mitte) $L_{Aeq, Tag}$ 71.6 dB(A). Der äquivalente Dauerschallpegel ist damit ca. 13 dB(A) höher als im Planungsnullfall 2020 und die Grenze der Gesundheitsgefährdung überschritten! Der Kindergarten der Gemeinde Berglern soll einem flugbetriebsbedingten äquivalenten Dauerschallpegel $L_{Aeq, Tag}$ 63.4 dB(A) ausgesetzt werden (Zuwachs zum Planungsnullfall 2020 von mehr als 12 dB(A)!). Hierbei handelt es sich lediglich um Dauerschall-, d. h. gemittelte Pegel. Die störenden Einzelschallereignisse liegen z. T. deutlich höher.

Die gesamte wirkungsbezogene Lärmbeurteilung ist zurückzuweisen, da sie völlig zu Unrecht die gesundheitsrelevante Schwelle tags bei einem Dauerschallpegel von 70 dB(A) und nachts von 60 dB(A) festlegt. Tatsächlich liegt jedoch die gesundheitsrelevante Schwelle um mindestens 5 dB(A) niedriger.

Insgesamt kommt es auch **in der > 55 dB(A)-Zone** sowie außerhalb dieser Zone zu erheblichen Lärmzunahmen. Die Betroffenen in der Zone > 50 dB(A) werden zwar im Gegensatz zum Raumordnungsverfahren nicht mehr dargestellt. Nach Schätzungen ist jedoch davon auszugehen, dass hier 30.000 Menschen zusätzlich belastet werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass genaue Aussagen über die Betroffenen mangels der erforderlichen Angaben (u. a. keine Festlegung der Flugrouten und des Flugzeugmixes sowie der Belegung der nördlichen Bahnen) noch gar nicht erfolgen können. Flugrouten können sich außerdem auch danach immer wieder ändern (siehe Zunahme der Belastung von Karlsfeld und Dachau Süd in den letzten Jahren). Es muss damit gerechnet werden, dass der Lärm weiter zunimmt. Hierdurch werden auch die Außenwohnbereiche sowie die im Flughafenumland vorhandenen Erholungsgebiete entwertet bzw. zerstört. Die von der FMG in den Plänen gezeigten An- und Abflugrouten sind Idealrouten. Die tatsächlichen Flugrouten sind bei der deutschen Flugsicherung zu sehen, sie zeigen eine sehr breite Streuung der Flugrouten. Schon heute sind Räume stark durch Lärm belastet, die laut den offiziellen Flugrouten gar nicht belastet sein dürften. Durch die zunehmende Lärmbelastung wird auch der Wert der Stadt Freising als Universitätsstadt Schaden nehmen, der Campus der Universitäten wird künftig stärker vom Lärm belastet sein.

Die Lebensqualität im Flughafenumland wird somit deutlich verschlechtert. Bei einer Betrachtung der Gesamtlärmbelastung ergibt sich, dass die Belastungen unerträglich sind.

Individuell:

(z.B: Eigentümer/ Mieter/ Pächter von Anwesen in mit Wohnnutzung/ Gewerbenutzung)

16. Das Versprechen einer Nachtflugregelung kann später aufgehoben werden

Auch wenn sich an der Nachtflugregelung vom 23.03.2001 nach den Antragsunterlagen nichts ändern soll, lässt sich der Schalltechnischen Untersuchung entnehmen, dass selbst nachts mit Lärmzunahmen zu rechnen ist.

Der Ausschluss des Nachtflugbetriebs auf der 3. Start- und Landebahn wäre jedenfalls durch geeignete strikte Auflagen sicherzustellen.

Wie umstritten Nachtflugregelungen sind, zeigt die aktuelle Diskussion um den Ausbau des Flughafens Frankfurt: erst vor kurzem wurde eine entsprechende Zusage des Mediationsverfahren wieder zurückgenommen, weil die Lufthansa aus Konkurrenzgründen nicht auf Nachtflüge verzichten will. Mit dem Argument der Konkurrenzfähigkeit könnte später die Nachtflugregelung auch am MUC fallen.

Auch die Bürger um MUC sind somit in der Zukunft keineswegs sicher vor Nachtflug. Die gesundheitlichen Schäden durch Nachtflug wären gravierend.

17. Die Gesundheitsbelastung mit Schadstoffen wird enorm zunehmen

Ferner ist infolge des Baus und des Betriebs mit einer weiteren Zunahme der Luftverschmutzung zu rechnen, die zu unerträglichen Zuständen führt. Die Richtigkeit der Grenzwerte und der Berechnungen des Gutachtens wird bestritten.

Bei der Verbrennung von Kerosin werden zahlreiche gesundheitsschädigende Schadstoffe freigesetzt. Die Emissionen schädigen die Gesundheit.

Die Belastung mit Abgasen aus dem Flugverkehr (Stickoxide, Ozon, polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe etc.) hat bereits jetzt ein enormes Ausmaß angenommen. Beispielsweise werden die Grenzwerte für Ozon schon heute an vielen Tagen überschritten.

Durch den geplanten Ausbau würde diese Belastung nochmals um rund 50 % zunehmen.

Insbesondere die Stickoxid-Belastung erreicht kritische Werte, es werden Grenzwerte für zulässige Belastungen überschritten. Immerhin gesteht sogar der Antrag für die Belastung durch Stickstoffdioxid Überschreitungen des Jahres-Immissionswertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu. Soweit der Antrag jedoch unterstellt, im Planungsfall sei mit einer geringeren Hintergrundbelastung zu rechnen (insbesondere durch Abnahmen beim Kfz-Verkehr), ist dies unzutreffend. Im Übrigen darf sich der Antrag nicht darauf verlassen, dass sich die Situation durch staatliche Luftreinhaltemaßnahmen (welche?) verbessern werde, sondern muss selbst eine Lösung aufzeigen. Ein eigener Lösungsansatz fehlt jedoch völlig.

Auch die Feinstaubbelastung wird zunehmen. Schon heute werden die Grenzwerte für die Feinstaubbelastung am MUC an vielen Tagen überschritten.

Viel zu wenig untersucht sind die Zusammenhänge zwischen der Entstehung von Krankheiten/ insbesondere Krebs und den Schadstoffen aus dem Flugverkehr. Die vom Luftverkehr (und Bodenverkehr) emittierten Schadstoffe sind teilweise krebserregend oder verursachen andere Krankheiten (NO₂ z.B. asthmatische Wirkung). Untersuchungen für Offenbach (1999) haben gezeigt, dass in Offenbach im Vergleich zum Landesdurchschnitt jährlich 33% mehr Frauen und 12% mehr Männer an Lungenkrebs sterben. Ähnliche Zahlen gelten für Bluthochdruck. Die Lebenserwartung liegt in Offenbach signifikant unter dem Landesdurchschnitt. Ursache hierfür sind insbesondere die Additive (Halogene, Chrom- und Calciumsalze, Borsäureester, Glycerin, Phenole, Phosphorsäure, Halogene usw.). Diese Zusammenhänge werden in den Planfeststellungsunterlagen nicht berücksichtigt.

Für eine Vielzahl von gesundheitsrelevanten Stoffen, die beim Flugverkehr freigesetzt werden, ist keine Untersuchung der Vorbelastung der Region vorhanden, jede weitere Zunahme der Belastung ist abzulehnen. Für einige Stoffe werden bereits heute Grenzwerte überschritten.

Die zunehmende Belastung betrifft ein weites Umfeld, es wird auch der Wert der Stadt Freising als Universitätsstadt Schaden nehmen. Auch die Versuchsflächen der Forschungslabors der Universitäten werden künftig stärker belastet sein, Versuchsergebnisse können verfälscht werden.

Individuell:

(z.B. eigene Gesundheitsbelastung, Krankheiten, Empfindlichkeiten etc.)

18. Die Belastung der Landwirtschaft und damit der Nahrungsmittel nimmt zu

Die Emissionen schädigen auch die Landwirtschaft durch Belastung der Nahrungsmittel. Was ist mit den Erzeugern der „Dachauer Land“-Produkte, wenn sich herumspricht, dass der LKR Dachau im Einflugbereich des Flughafen liegt? Damit werden Existenzen gefährdet.

Auch meine Eigenversorgung aus meinem eigenen Garten wird eingeschränkt.

Individuell:

19. Die Lebensqualität wird abnehmen

Insgesamt wird aus der Zunahme der Schadstoffbelastung, des Lärms, der Abnahme der Erholungsfunktion die Lebensqualität erheblich abnehmen. Durch zusätzlichen Stress kann sich die Lebenserwartung reduzieren.

Individuell:

20. Der Wert von Immobilien und der Wohnwert wird in der Flughafen-Region abnehmen

Die Lärm- und Schadstoff-Emissionen sowie die Reduzierung des Erholungswertes des Umfeldes schädigen auch das Eigentum der Menschen, Immobilien verlieren an Wert oder sind schwerer zu vermieten. Der Wohnwert verringert sich.

Damit wird auch die Sicherung der Altersvorsorge und die Vorsorge für die Kinder erschwert. Die massiven Wertverluste werden in den Planungsunterlagen weder ermittelt noch berücksichtigt.

Individuell:

(z.B: Eigentümer/ Erbe von Anwesen/ Grundstück in mit Wohnnutzung/ Gewerbenutzung/ -Nutzung - Wertverlust durch)

21. Sicherheit: erhöhte Unfallgefahr im Umland und auch eine Gefährdung für das Kernkraftwerk Ohu

Mit zunehmenden Flugbewegungen erhöht sich auch die Gefahr von Unfällen im Umfeld. Erst vor kurzem hat eine zunächst verheimlichte Nasa-Studie zur Flugsicherheit dargestellt, dass die Zahl der Vogelschläge, Beinahe-Kollisionen etc. höher sind als i.d.R. angegeben.

Damit erhöhen sich die Sicherheitsrisiken für das gesamte Umland. Auch für das Kernkraftwerk Ohu nördlich von Landshut besteht somit ein erhöhtes Unfallrisiko durch einen Flugzeugabsturz. Ein Absturz auf das Kernkraftwerk würde zu katastrophalen Folgen nicht nur im Flughafen-Umfeld, sondern in ganz Deutschland und angrenzenden Ländern führen.

22. Die geplante 3. Bahn und der Ausbau des Vorfeldes bedeutet eine enorme Versiegelung und Zerstörung von Bodenfunktionen

Das Ausbauprojekt beansprucht 1.055 ha Grundflächen innerhalb und außerhalb des bestehenden Flughafengeländes (944 anlagenbedingt, 111 ha bauzeitlich bedingt).

Laut den Planfeststellungsunterlagen sollen 320 ha Boden versiegelt, d.h. betoniert werden sollen, auf ca. 700 ha Boden würde die Bodenfunktionen beeinträchtigt.

4,3 Mio. m³ Boden müsste abgetragen werden und 8,2 Mio. m³ Rohstoffbedarf wären nötig.

Dies widerspricht dem Grundsatz und den Gesetzesvorgaben für einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden.

23. Das Lokalklima wird verändert

Mit der 3. Bahn wird das Lokalklima am Flughafen weiter verändert. Schon der Bau des Flughafens hat das Lokalklima stark verändert. Eine weitere Erhöhung der Temperatur verändert

das moortypische Lokalklima. Frischluftentstehungsgebiete verschwinden und der notwendige Luftaustausch mit den bebauten Gebieten wird stark reduziert.

Gewitter- und Hagelwahrscheinlichkeiten steigen.

24. Eine weitere Grundwasserabsenkung schädigt auch die letzten Reste des Niedermooses, die Hydrologie wird stark beeinträchtigt

Die weitere Grundwasserabsenkung soll 0,5 m betragen. Die Grundwasserschwankungen sollen nivelliert werden. Grundwasserabsenkungen können laut Planungsunterlagen während der Bauzeit bis in eine Reichweite von 400m nach Norden auftreten. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die negativen Wirkungen auf die Hydrologie weiter reichen als in den Unterlagen angegeben.

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Begrenzung der Grundwasserschädigung halten wir für nicht ausreichend. Der bereits stark vorbelastete und durch den Flughafenbau bereits stark veränderte Grundwasserhaushalt des Nördlichen Erdinger Mooses wird weiter massiv geschädigt.

25. Die geplante 3. Bahn zerstört letzte Reste des Gewässernetzes und naturnaher Biotope der Erdinger Mooses – ehemals größte süddeutsche Moorlandschaft

Das Erdinger Moos ist als Niedermoor besonders durch hohen Grundwasserstand und zahlreiche Gewässer gekennzeichnet. Die vielen Moosbäche sind von sehr hoher naturschutzfachlicher Bedeutung und weisen teilweise sehr seltene und gefährdete Arten auf. Sie werden während der Bauzeit durch Veränderung des Wasserabflusses und durch Staub- und Nährstoffeintrag belastet. Eine dauerhafte Belastung des Grundwassers und der Fließgewässer z.B. durch Enteisungsmittel oder andere Verunreinigungen ist nicht auszuschließen.

Insgesamt gehen 622 ha Lebensraum verloren, 86 ha Gewässer müssen „neu geordnet“ werden, weitere 25 ha gehen durch Straßenbau verloren. Gewässer müssten auf 14 km Länge um- und rückgebaut werden.

Nach Bayerischem Naturschutzgesetz geschützte Gebiete (Naturschutzgebiet, Naturdenkmal) werden negativ beeinflusst.

Ca. 230 ha Biotope, davon 12,64 ha nach Bayerischem Naturschutzgesetz besonders geschützte Biotop(e) (Art. 13d) gehen verloren, fast 32 ha nach Art. 13e geschützte Hecken und Feldgehölze gehen verloren. Insgesamt geht Wald im Umfang von 35,5 ha verloren.

Es werden 796 ha Fläche allein für einen angeblichen Ausgleich bzw. Ersatz für die Eingriffe in die Natur in der Planung für nötig gehalten – das Ausgleichskonzept ist jedoch generell ungeeignet, die Eingriffe mit dem Bau der 3. Start- und Landebahn sind generell weder ausgleichbar noch ersetzbar. Das zeigen auch die Ausgleichsflächen für den bestehenden Flughafen, die größtenteils nicht wie geplant funktioniert haben.

26. Die geplante 3. Bahn bedeutet einen enormen Verlust an Arten

Im Umfeld der geplanten 3. Bahn kommen nach den Planfeststellungsunterlagen knapp 2.000 Tierarten vor, davon alleine 189 Vogelarten (155 Brutvogelarten), 753 Nachtfalter/ Kleinschmetterlinge oder in den Gewässern 421 Arten des Makrozoobenthos - darunter sind seltene und hoch bedrohte Arten. Zusätzlich kommen ca. 600 Blütenpflanzenarten vor, darunter 205 Arten der „Roten Liste“.

Das nördliche Erdinger Moos ist in den nördlich des Flughafens verbliebenen Resten noch ungewöhnlich artenreich – und dies, obwohl bereits durch den Bau des Flughafens die Arten- und Biotopvielfalt abgenommen hat.

Von den Arten sind 101 Arten streng geschützt, von den Tierarten sind 391 besonders geschützt, von den Pflanzenarten 34 besonders geschützt - für sie gelten nach dem Bayerischen Naturschutzgesetz besondere Schutzbestimmungen. Laut Planungsunterlagen sind 8 Tier- und 3 Pflanzenarten des Anhang IV der FFH-RL sowie 86 Vogelarten der Vogelschutz-Richtlinie negativ betroffen – sie sind nach europäischem Recht besonders geschützt. Eingriffe sind nur unter bestimmten Ausnahmekriterien möglich. Diese Ausnahmen liegen hier nicht vor, weil der geplante Bau der 3. Bahn weder ein zwingender Grund der überwiegenden öffentlichen Interessen noch alternativlos ist, zudem würde sich der Erhaltungszustand vieler Arten verschlechtern. Es ist davon auszugehen, dass noch mehr geschützte Arten negativ betroffen sind.

Auf ca. 500 ha kommt es laut Planfeststellungsunterlagen zu einer Beeinträchtigung der Tierwelt. Sehr viele Arten werden durch die direkten Flächenverluste, durch die Zunahme der Licht- und Lärmbelastung, durch Geländeaufschüttungen und durch die Zunahme des Verkehrs aus ihren jetzigen Lebensräumen vertrieben, der Rest-Lebensraum des nördlichen Erdinger Moores wird immer kleiner (Begrenzung im Norden durch die Autobahn) und letztlich nicht mehr nutzbar. 260 von fast 400 im Wirkungskreis vorkommenden besonders geschützten Arten würden durch die 3. Bahn nach Angaben der Planungsunterlagen stark belastet werden, die tatsächliche Zahl ist sogar noch höher.

Die Belastungen für die Tier- und Pflanzenarten sind in den Gutachten nicht vollständig dargestellt und v.a. hinsichtlich etlicher Auswirkungen (z.B. Lärm) unzureichend bewertet. Die negativen Auswirkungen sind höher und schwerer als dargestellt.

Die in den Unterlagen genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind nicht ausreichend. Auch das Ausgleichskonzept ist ungeeignet, der Bau der 3. Start- und Landebahn ist generell nicht ausgleichbar.

Die geplante 3. Bahn widerspricht eklatant den Zielen der Bundesregierung und der Mitgliedstaaten der EU, den dramatischen Rückgang der Artenvielfalt bis 2020 zu stoppen bzw. wenigstens zu verlangsamen. Von diesem Ziel sind wir noch weit entfernt. Die Großbaustelle 3. Bahn und ein vergrößerter Fremdkörper Flughafen im Erdinger Moos würde den Rückgang der Artenvielfalt weiter beschleunigen und diesem Ziel entgegenwirken.

27. Die geplante 3. Bahn ist ein erheblicher Eingriff in europäische Schutzgebiete

Für die FFH-Gebiete Isarauen und Moorreste im Erdinger Moos nimmt die Belastung durch Lärm, Licht und Schadstoffe zu. Es kommt entgegen der Darstellung in den Planungsunterlagen zu erheblichen Beeinträchtigungen.

Für das Vogelschutzgebiet Nördliches Erdinger Moos kommt es sogar laut Planungsunterlagen zu erheblichen Beeinträchtigungen. Diese sind entgegen der Darstellung in den Planungsunterlagen nicht dadurch zu überwinden, dass keine Alternativen vorliegen (s.o.) und dass überwiegende zwingende Gründe des öffentlichen Interesses vorliegen (s.o.).

Im übrigen ist das Vogelschutzgebiet, dessen Ausweisung sich gerade erst in der Anhörung befindet, hinsichtlich der Abgrenzung und der Schutzziele nicht ausreichend, so dass bis zum endgültigen Abschluss des Verfahrens von einem faktischen Vogelschutzgebiet mit den strikten Verbotstatbeständen auszugehen ist.

Keineswegs richtig ist die Aussage, dass nach Bau der 3. Bahn das Vogelschutzgebiet im Wert sogar noch verbessert (!) würde, da sich der Wert des Vogelschutzgebietes nicht allein am Vorkommen von Brachvogel und Kiebitz bemisst, sondern an einer Vielzahl von Vogelarten, die erheblich empfindlicher auf den Bau der 3. Bahn reagieren werden. Zudem muss das Entwicklungsziel des Vogelschutzgebietes betrachtet werden, welches schon durch den Bau des Flughafens stark eingeschränkt, mit dem Bau der 3. Bahn aber für niedermoortypische Arten endgültig unmöglich würde.

Die 3. Bahn verstößt somit gegen europäisches Naturschutzrecht.

28. Die geplante 3. Bahn erhöht die Gefahr des Vogelschlages

Die geplante 3. Start- und Landebahn rückt sehr nahe an vogelreiche Gebiete heran. Entweder erhöht sich die Gefahr des Vogelschlages und damit von Unfällen oder es müssen Abwehrmaßnahmen getroffen werden, was eine noch höhere Gefährdung der Vogelfauna bedeuten würde.

29. Die geplante 3. Bahn verschlechtert den Erholungswert der ganzen Region

Laut Planungsunterlagen wird das Landschaftsbild auf 305 ha beeinträchtigt. Angesichts der Tatsache, dass im Norden an das verbleibende Restgebiet des Erdinger Mooses die Autobahn angrenzt, wird letztlich der gesamte Raum in seinem Landschaftsbild irreversibel gestört, es verbleiben keine größeren ungestörten Flächen.

Auch in der weiteren Umgebung wird das „Landschaftsbild“ gestört, denn die Flugzeuge in der Luft in mehr oder weniger hohem Abstand beeinträchtigen das Landschaftsbild zweifelsohne auch. Der Erholungswert für Spaziergänger, Radfahrer, Bootswanderer oder andere ruhige Erholungsformen in der Natur nimmt damit in einer großen Region ab, nicht nur im Erdinger Moos, sondern z.B. auch für den Ampertalradweg o.a.

Diese Beeinträchtigungen können weder ausgeglichen noch wiederhergestellt werden.

Individuell:

(z.B. Angabe Ihrer Erholungsgebiete und deren künftige Belastung etc.)

30. Unzulänglichkeit der UVS: Die geplante 3. Bahn ist insgesamt nicht umweltverträglich:

Die Schlussfolgerung der Umweltverträglichkeitsprüfung: „Das Vorhaben ist umweltverträglich“ ist falsch und als blanker Hohn angesichts der tatsächlichen Auswirkungen zu bezeichnen.

31. Weitere eigene Einwendungen: