

Herbert Knur

1. Bürgermeister der Gemeinde Berglern

Stellv. Vorsitzender der Fluglärmkommission beim Flughafen München

Fachseminar „Flugverkehrsplanung in Bayern – Strategien für einen Ausstieg aus der Flughafenmanie“ am 4. November 2006 in Freising

Veranstalter: Bund Naturschutz in Bayern e.V. und Bildungswerk Bund Naturschutz

Anrede!

Nach dem „Duden“ ist unter einer „Manie“ zu verstehen:

Sucht, Besessenheit, Leidenschaft, Liebhaberei, Raserei, Wahnsinn.

Wer solche Beschwerden hat ist krank und dem muss geholfen werden.

Wie können wir dem Flughafen im Erdinger Moos helfen und wie können wir denen helfen, die eine – wie ich meine – unnatürliche und ungesunde Nachfrage erzeugen. Ich will das in aller Kürze in vier Thesen versuchen:

These 1

Der Luftverkehr entwickelt sich immer mehr zum Statussymbol. Die Angebote sind teilweise so sensationell günstig, dass sich immer mehr Menschen, die sich Fliegen eigentlich nicht leisten können, das Fliegen doch leisten. Fliegen ist im Vergleich zu den anderen Beförderungsmitteln zu billig. Ich werde diese These nicht vertiefen, weil dies Andere nach mir im Rahmen dieses Seminars erledigen werden.

These 2

Weil Fliegen zu billig ist und die Einnahmen die Kosten häufig nicht mehr decken, müssen sich die Luftverkehrsgesellschaften und in der Folge auch die Flughäfen ihr Geld auf der Kostenseite holen. Sie reduzieren den Service, sie bieten den Beschäftigten zwar Arbeit, aber zu Bedingungen, die es häufig nicht mehr ermöglichen, mit einem Beruf den Lebensunterhalt in dieser unserer teuren Region zu finanzieren. Eine Folge des Sparzwanges ist auch die Unternehmensphilosophie, den Punkt zu Punkt-Verkehr immer mehr auf Hub and Spoke-Verkehr umzustellen. Naben können überall sein und die Speichen passen sich an. Dabei eröffnet sich den Luftverkehrsgesellschaften die Möglichkeit, Flughäfen gegeneinander auszuspielen, um ihre Interessen am Lean-Management durchzusetzen. Der billigste wird am Ende das Rennen machen. Quantität siegt gegen Qualität.

These 3

Bei dieser Politik werden fast ausschließlich wirtschaftliche Interessen in den Vordergrund gestellt. Alles, was mit dem Umweltschutz zu tun hat, verkommt bei dieser Geschäftspolitik zum Feigenblatt für die rücksichtslose Durchsetzung von Unternehmensinteressen. Politiker sollen eigentlich das gesamte Volk vertreten, sie sitzen aber viel zu oft als Miteigentümer in den dem Flughafen verpflichteten Gremien. Sie sind Miteigner der Flughäfen und können nicht objektiv zu Gunsten des **ganzen** Volkes entscheiden. Überall in Deutschland gerät das Flughafenumland ins Hintertreffen.

These 4

Diese These betrifft in erster Linie die aktuellen Ausbaupläne beim Flughafen München. Mir erschließen sich keine rationalen Gründe, die den Bau einer dritten Start- und Landbahn, so wie sie vom Flughafenmanagement vorgesehen ist, rechtfertigen würden. Wichtigtuerei gewinnt gegen Vernunft und Verantwortung. Es ist nicht zu verantworten, die von unabhängigen Instituten veröffentlichten Grenzwerte für die Zumutbarkeit von Lärm außer Acht zu lassen und die Menschen im Flughafenumland gegen deren Willen in einen Großversuch zur Erprobung von Lärmverträglichkeit zu zwingen.

Die Pläne des Flughafens zum Bau einer dritten Start- und Landbahn sind aus folgenden Gründen rational nicht nachvollziehbar:

- Der Flughafen München hatte im Jahr 2005 26,8 Mio Passagiere, in diesem Jahr werden es wohl an die 30 Mio sein. Der Flughafen hat noch genügend Kapazitäten für ein Wachstum, das sich aus der Region und aus Bayern generiert.
- Die vom Flughafen beauftragten Gutachter kommen selbst zu dem Schluss, dass auch ohne eine dritte Start- und Landbahn 41,9 Mio Passagiere befördert werden könnten, immerhin gegenüber 2005 um 56 % mehr, was einem jährlichen Zuwachs von 2,5 bis 3 % entspricht. Ohne dritte Bahn würde sich allerdings der Umsteigeranteil auf „nur“ 30 % reduzieren. Das Originäraufkommen aus der Region und den Nachbarregionen beliefe sich also ohne dritte Bahn auf **29,3 Mio Passagiere**.
- Mit einer dritten Start- und Landbahn könnten angeblich bis zum Jahr 2020 55,8 Mio Passagiere bewältigt werden. Diese Zahl wird allerdings nur deshalb benötigt, weil man einen Umsteigeranteil von 45 % anstrebt. Dies bedeutet aber, dass ohne Umsteiger nur **30,7 Mio Passagiere aus der Region und den Nachbarregionen** übrig bleiben. Würde man die Kapazitätsreserven in erster Linie für die Region nutzen, würde das derzeitige System noch Jahrzehnte ausreichen.
- „Wirtschaftliche Belebungs-effekte zwingen zum Bau einer dritten Bahn!“ Dies wird von Politikern und Befürwortern immer wieder behauptet. Sie behaupten das ziemlich unreflektiert. Leider kann mit denen, die diesen Unsinn verzapfen, über die Gegenposition nicht diskutiert werden, weil sie sich einer öffentlichen Diskussion entziehen. Der Flughafen München rühmt sich, der Flughafen mit den europaweit kürzesten Umsteigezeiten zu sein. Es bleibt unerfindlich, wie durch **25 Mio Umsteiger** die Wirtschaft in der Region München belebt werden kann.
- „Wir müssen Arbeitsplätze schaffen“, ist eine weitere Position, die von den Befürwortern eingenommen wird.
Richtig, wir müssen Arbeitsplätze schaffen, aber in erster Linie doch dort, wo Arbeitsplätze fehlen. Das ist nicht in unserer Region, die seit Jahrzehnten die niedrigsten Arbeitslosenquoten bundesweit vorweisen kann, lange ehe uns der Flughafen im Erdinger Moos als sog. Jobmaschine aufs Auge gedrückt wurde.
- Übrigens – auch ohne dritte Start- und Landbahn würden die Arbeitskräfte innerhalb des Flughafens um 7.680 und außerhalb des Flughafens um weitere 35.180 bis zum Jahr 2020 wachsen. Ein Zuwachs von über 40.000 Arbeitskräften, wohlgermerkt ohne dritte Start- und Landbahn.

Fragen:

Um welche Arbeitsplätze handelt es sich?

Wie ist der Mix?

Wo kommen die Arbeitskräfte her und wie kommen sie zu ihrer Arbeitsstelle?

Wo sollen sie wohnen, wenn sie in diese Region umziehen wollen?

Können sie sich mit dem zu erwartenden Einkommen das Leben in dieser Region leisten?

Wie soll das Flughafenumland die zusätzlichen Verkehrsbelastungen (+96.700 Kfz. im Prognosenullfall) und den Einwohnerzuwachs (+51.700 Einwohner im Prognosenullfall) verkraften?

Wer trägt das Risiko für die Sicherung des Lebensunterhalts vieler Menschen, wenn die Luftverkehrsgesellschaften ihre Strategie erneut ändern, ohne dass sie uns fragen?

Und schließlich – wie lange soll es mit dem Ozonkiller Luftverkehr noch mit bisherigen Wachstumsraten weiter gehen?

Die Forderungen aus meiner, zugegeben sehr holzschnittartigen, Analyse lauten:

Verzicht auf den weiteren Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur nicht nur beim Flughafen München sondern in ganz Deutschland, wenn die Ausbaumaßnahmen vorwiegend den wirtschaftlichen Interessen und nicht den Lärm- und Umweltbedürfnissen der Anwohner dienen!

Endlich Anerkennung der vom Rat der Sachverständigen für Umweltfragen und der Weltgesundheitsorganisation ermittelten Grenzwerte für den Beginn gesundheitlicher Belastungen – 55 dB(A) Dauerschall!

Auch deshalb - Erlass von weitgehenden und wirksamen Nachtflugeinschränkungen!

Herstellung von Chancengleichheit zwischen dem Luftverkehr und den anderen Verkehrsarten bei der Besteuerung!

Beteiligung der Verursacher an den Infrastrukturkosten außerhalb der Flughafenzäune, z.B. durch einen Umlandeuro!

Es muss Schluss sein mit dem Unsinn, dass Millionen von Fluggästen die viel zu billigen Angebote annehmen, um sich preisgünstig ihr Vergnügen zu sichern und dabei zig-Tausende von Menschen ganzjährig in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt und teilweise bewusst gesundheitlichen Schäden ausgesetzt werden!

Zuletzt eine Forderung an uns selbst:

Betroffene und vermeintlich nicht Betroffene, Politiker und kommunale Vertretungen aller Parteien müssen an einem Strang ziehen. Die „großen Ochsen“ in der Politik sind sich einig. Wir können sie am weiteren Zertrampeln unserer Heimat nur hindern, wenn wir uns auch einig sind und den Erweiterungsbestrebungen entschlossen entgegen treten!

Ich wünsche und hoffe, dass das heutige Fachseminar einen Beitrag dazu leisten kann, dass auch auf der anderen Seite über die krankhafte und krankmachende Flug- und Flughafenmanie nachgedacht wird, dass es erreicht, die Grenze zwischen Notwendigkeit und Unsinn aufzuzeigen und dass Entscheidungen revidiert werden.

Ich danke den Veranstaltern, dass sie sich des Themas angenommen haben.