

## **BUND Naturschutz und das Aktionsbündnis „aufgeMUCKt“: BN und aufgeMUCKt fordern Grenzen des Wachstums am Flughafen München**

2019 haben Umweltthemen starke gesellschaftliche Rückendeckung bekommen. Sowohl im Klima- wie im Artenschutz musste auch die bayerische Staatsregierung auf den Druck reagieren und Aktionspakete vorlegen, das Naturschutzgesetz verschärfen bzw. am Klimaschutzgesetz arbeiten. 2019 entstand „Flugscham“, die Abschaffung der Kerosinsteuerbefreiung wurde Wahlthema bis zur EU-Ebene und die Forderung nach Abschaffung des Förderprogrammes für Flugverbindungen des Flughafens München findet breite Unterstützung.

**„Nur am Flughafen München scheint man nach wie vor in seiner Blase des scheinbar unendlichen Wachstums zu leben, als ginge Klima- und Artenschutz den Flughafen nichts an“, kritisiert Dr. Christine Margraf, stellvertretende Landesbeauftragte des BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN). „Während die ganze Welt über den Klimaschutz diskutiert, plant der Flughafen München einen gigantischen Ausbau für die klimaschädlichste Fortbewegung, den Flugverkehr: Ein „4. Terminal“, Ausbau Terminal 1, Vorfelderweiterung im Osten“, ergänzt Prof. Dr. Christian Magerl vom BN Freising und Sprecher des Aktionsbündnisses aufgeMUCKt.**

**„Der weitere Ausbau des Flughafens, allen voran das „4. Terminal“ muss gestoppt werden“, fordern BN und aufgeMUCKt von der bayerischen Staatsregierung. Bezüglich der derzeit diskutierten Schaffung einer Fernbahnanbindung des Flughafens München haben sie erheblich Zweifel, dass sie tatsächlich zu einer Reduktion der Zubringerflüge führen würde. „Bereits jetzt bestehen erhebliche Verlagerungspotentiale von Kurzstreckenflügen auf Schiene und Bahn, die endlich umgesetzt werden müssen“, so Magerl.**

**BN und aufgeMUCKt kritisieren, dass der Flughafen München 2019 zahlreiche Planungen vorangetrieben bzw. umgesetzt hat, die mit einem gewaltigen Flächenverbrauch im Erdinger Moos verbunden sind und die alle darauf zielen, den Flughafen immer mehr wachsen zu lassen und Passagiere, aber auch andere – völlig flughafenunabhängige – Nutzungen anzuziehen.**

**„Durch den Ausbau der AirSite West mit dem sogenannten LabCampus im Westen und vieles andere mehr sind die Belastungsgrenzen für die Region hinsichtlich Flächenverbrauch, Verkehr, Stickoxide, Feinstaub mehr als erreicht“, so Manfred Drobny, Geschäftsführer des BUND Naturschutz Freising und Erding.**

2020 werden BN und aufgeMUCKt eine Petition an den bayerischen Landtag einreichen, mit der die Subventionen am Flughafen München gestoppt werden sollen. Die FMG hat unter verschiedenen Bezeichnungen seit 1994 nachweislich



BUND Naturschutz in Bayern e.V.  
Landesfachgeschäftsstelle  
München  
Pettenkoflerstraße 10a/I  
80336 München  
Tel. 089 / 54 82 98 63  
Fax 089 / 54 82 98 18  
fa@bund-naturschutz.de  
www.bund-naturschutz.de

München, 03. Januar 2020  
PM 01/20/LFGM  
Verkehr

mindestens 384 Mio. Euro an Subventionen an Fluggesellschaften bezahlt. Ziel war die Förderung des Luftverkehrswachstums am Flughafen München. Hierdurch konnten Billigfluglinien Flugtickets zu Dumpingpreisen anbieten. Sie wurden damit an den Flughafen München gelockt, während die FMG gleichzeitig einen vermeintlichen Bedarf für eine dritte Startbahn beschwor. **„Wir erleben eine breite Zustimmung zu dieser Petition, haben bereits etwa 12.000 Unterschriften gesammelt und werden sie noch im ersten Quartal 2020 an den bayerischen Landtag einreichen“**, so Martin Falkenberg, Sprecher des Aktionsbündnisses aufgeMUCkt. Unter <https://www.bund-naturschutz.de/aktionen/flugsbventionen-stoppen> wird die Petition in Kürze auch online zu unterschreiben sein.

Endgültig gestoppt werden muss auch die 3. Start- und Landebahn: Bei den Flugbewegungen hat sich das Wachstum 2019 deutlich abgeschwächt und wird wohl unter 1 % liegen. Zum Ende des Jahres hat sich auch das Wachstum bei den Passagierzahlen abgeschwächt, es ist zu hoffen, dass dies die dringend erforderliche Trendwende ist. Trotz einer zehnjährigen Aufschwungphase in Deutschland ist es der FMG nicht gelungen, bei den Flugbewegungen die Höchstwerte der Jahre 2007 und 2008 erneut zu erreichen. **„Die Entwicklung ist damit nach wie vor weit von den Prognosen für die Begründung einer 3. Start- und Landebahn entfernt. Wir fordern die Staatsregierung zum wiederholten Male auf, endlich die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zu beantragen“**, so Margraf.

#### Für Rückfragen:

Dr. Christian Magerl, Sprecher Aktionsbündnis aufgeMUCkt, 08161/66631, [christian.magerl@t-online.de](mailto:christian.magerl@t-online.de) , [www.keine-startbahn3.de/](http://www.keine-startbahn3.de/)

Martin Falkenberg, Sprecher Aktionsbündnis aufgeMUCkt, [falkenberg@keine-startbahn3.de](mailto:falkenberg@keine-startbahn3.de)

Dr. Christine Margraf, BUND Naturschutz Landesfachgeschäftsstelle München, 089/548298-89, [christine.margraf@bund-naturschutz.de](mailto:christine.margraf@bund-naturschutz.de)

Manfred Drobny, BUND Naturschutz Kreisgruppen Freising und Erding, Geschäftsführer, 08161/66099, [bn.freising@t-online.de](mailto:bn.freising@t-online.de)



## Hintergrund-Informationen:

### 1. Entwicklung der Flugbewegungen und Passagierzahlen in 2019

Trotz einer zehnjährigen Aufschwungsphase in Deutschland (die längste Aufschwungsphase seit 1966) ist es der FMG nicht gelungen, bei den Flugbewegungen die Höchstwerte der Jahre 2007 und 2008 (jeweils 432.000 Bewegungen) erneut zu erreichen. 2018 wurden 413.000 erreicht. Dieses Jahr dürften es zwischen 416.000 und 417.000 Bewegungen sein. Im 4. Quartal schreibt man tiefrote Zahlen: -5,7 % im November und -5,3 bzw. -4,0 % in den ersten zwei Dezember Wochen. Das Gesamtwachstum in 2019 wird bei den Flugbewegungen unter einem Prozent liegen. Das mögliche Maximum von über 480.000 Bewegungen liegt in weiter Ferne. Eine Notwendigkeit für eine 3. Start- und Landebahn ist nicht gegeben. Das Projekt muss schnellstens beerdigt werden. Während des Raumordnungsverfahrens im Jahr 2007 wurden für das Jahr 2019 595.000 Flugbewegungen prognostiziert. Eine der größten Fehlprognosen der deutschen Planungsgeschichte.

Das Minus wird sich mindestens im 1. Quartal 2020 fortsetzen. Im laufenden Winterflugplan 2019/20 wurde die Anzahl der Flugziele im Vergleich zum Vorjahr um 6,7 % reduziert. Die Zahl der angebotenen Sitzplätze hat sich um 2,1 % reduziert.

Die Passagierentwicklung lag zwischen Januar bis August 4,7 %, im September 2,6 %, im Oktober 2,0 % und im November -0,5 %. Es ist zu hoffen, dass dies die dringend erforderliche Trendwende ist. Die kommenden Monate werden sicherlich sehr spannend.

Die Fracht war bis Ende November deutlich im Minus und lag bei -4,9 %.

### 2. Erweiterung der Abfertigungskapazitäten

Während die ganze Welt über den Klimaschutz diskutiert, plant der Flughafen München einen gigantischen Ausbau: Ein „4. Terminal“, Ausbau Terminal 1, Vorfelderweiterung im Osten, LabCampus im Westen und vieles andere mehr.

Ex-Flughafen-Chef Michael Kerkloh und Lufthansa-Mann Wilken Bormann unterzeichneten vor Weihnachten eine Absichtserklärung, das seit 2016 bestehende Satellitenterminal („3. Terminal“) mit einem sogenannten „T-Stiel“ Richtung Osten zu erweitern („4. Terminal“). Damit würde die Passagierkapazität des Flughafens auf mehr als 60 Millionen Passagiere pro Jahr steigen.

Das Vorfeld Ost ist bereits im Bau und verbraucht ca. 24 ha, das Rental car storage, der Car park P 36 (Ein Lager für Mietwägen) weitere 3 ha. Das Thema Flächenfraß spielt beim Flughafen offensichtlich keine Rolle. 1984 hatte man noch



freiwillig auf die sogenannte Vorbehaltsfläche Ost verzichtet und damit das Flughafenareal um über 200 Hektar verkleinert um vor Gericht bestehen zu können. Heute hat man sich bereits erhebliche Teile der Fläche zurückgeholt. Der weitere Ausbau des Flughafens, speziell das „4. Terminal“ muss gestoppt werden.

Im Westen des Flughafens soll laut FMG „...mit der AirSite West ein neuer Stadtteil (entstehen), der mit einer Fläche von 50 Hektar enormes Entwicklungspotenzial hat. (...) Büros, Logistik, Gastronomie und Hotellerie – die Vielfalt von Angeboten und Einrichtungen bildet eine lebendige Mischung in einem großzügig angelegten Quartier. Teil der Planung ist auch ein modernes Automobil Servicezentrum, ein großes Parkhaus sowie eine optimale Verkehrsanbindung. So wird der geplante Knoten West eine direkte Zufahrt zur AirSite West ermöglichen.“

Darin verbirgt sich auch der sogenannte LabCampus.

Inwieweit etwa ein Automobil-Servicezentrum zum genehmigten „flughafenaffinen Gewerbe“ zählt, bleibt ohne Erklärung.

Alles in allem sollen mindestens 10.000 neue Arbeitsplätze hinzukommen.

Das Problem dabei: Die Folgen für die bereits aus allen Nähten platzende Region in und um München und erst für die unmittelbaren Flughafenrainer schert sich die FMG wenig. Es bedeutet eine deutliche Zunahme von Verkehr insbesondere auf der Straße (Arbeiten und Wohnen ist kaum wo weiter getrennt wie hier), weiterer Flächenverbrauch etwa durch den in Planung befindlichen Ausbau der BAB-Ausfahrt Freising Mitte bis Freising mit einem gigantischen Anschlussbauwerk, Stickoxide, Feinstaub u. a. m. Dazu kommen weitere Belastungen auf den angespannten Wohnungsmarkt. Das alles zählt für die FMG offenbar herzlich wenig.

Im Koalitionsvertrag steht: „Wir setzen uns aber die Erarbeitung eines vertieften Bayerischen Flughafenkonzeptes zum Ziel, das die Erfordernisse des Wirtschaftsstandortes Bayern berücksichtigt und die Rolle des Flughafens München als führendes europäisches Luftverkehrsdrehkreuz beinhaltet und die Bedeutung der Flughäfen Nürnberg und Memmingen festigt.“ All diese Planungen stehen klar im Widerspruch zu dieser Forderung, ein bayerisches Konzept zu erstellen und umzusetzen. Es gibt bis heute kein derartiges Konzept und trotzdem plant der Flughafen gigantische Erweiterungen.

### **3. Massenpetition „Sofortige Einstellung des Förderprogramms der Flughafen München (GmbH) für Flugverbindungen“**

Die FMG hat unter verschiedenen Bezeichnungen seit 1994 nachweislich mindestens 384 Mio. Euro an Subventionen an Fluggesellschaften bezahlt. Ziel war die Förderung des Luftverkehrswachstums am Flughafen München.



Hierdurch konnten Billigfluglinien Flugtickets zu Dumpingpreisen anbieten. Sie wurden damit an den Flughafen München gelockt, während die FMG gleichzeitig einen vermeintlichen Bedarf für eine dritte Startbahn beschwor.

Der Flugverkehr ist die klimaschädlichste Art der Fortbewegung. Die Förderung des Wachstums widerspricht eindeutig den Zielsetzungen des Freistaates zum Klimaschutz (Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses bis 2050 um 80 bis 95 %). Mit der Streichung dieser Subventionen könnte sehr viel für den Klimaschutz getan werden. Die Entscheidung liegt ausschließlich bei den drei Gesellschaftern. Statt in die Subventionierung von teilweise existierenden Flugverbindungen, würde das gesparte Geld in die Haushalte der Gesellschafter fließen.

Der Zuspruch bei den Veranstaltungen und Infoständen auch in München ist groß. Sehr viele Personen, die direkt angesprochen werden stimmen zu, unterschreiben und wünschen viel Erfolg.

Ab Mitte Januar 2020 wird die Petition auch online zu unterschreiben sein:  
<https://www.bund-naturschutz.de/aktionen/flugsbventionen-stoppen>.

BN und aufgemUcKt rufen auch auf, die europaweite Initiative zur Abschaffung der Befreiung des Flugverkehrs von der Kerosinsteuer, zu unterstützen. Sie wurde im Mai 2019 von der europäischen Bürgerinitiative „Ending the aviation fueltax exemption in Europe“ gestartet.

*“We call the European Commission to propose to member states the introduction of a tax on aviation fuel (kerosene). The aviation sector enjoys tax advantages despite being one of the fastest growing sources of greenhouse gas emissions.”*

<https://eci.ec.europa.eu/008/public/#/initiative>.

#### 4. Innerdeutscher Verkehr muss auf die Schiene verlagert werden

Eine Auswertung von flightradar zum Ende des Sommerflugplans 2019 („Top routes from MUC“) zeigt, dass fünf innerdeutsche Ziele an der Spitze stehen:

- 1 TXL 201 flights/week (Fahrzeit Zug: 3:55 Stunden)
- 2 DUS 174 flights/week (Fahrzeit Zug: 4:50 Stunden)
- 3 HAM 171 flights/week (Fahrzeit Zug: 5:32 Stunden)
- 4 CGN 132 flights/week (Fahrzeit Zug: 4:25 Stunden)
- 5 FRA 120 flights/week (Fahrzeit Zug: 3:13 Stunden)
- 6 LHR 116 flights/week
- 7 CDG 97 flights/week (Fahrzeit Zug: 5:37 Stunden)
- 8 AMS 94 flights/week
- 9 PMI 85 flights/week
- 10 BCN 73 flights/week



Hier sehen wir für die Zukunft erhebliches Verlagerungspotential auf die Schiene oder den Bus. Der innerdeutsche Flugverkehr muss auf die Schiene verlagert werden. Die Senkung der Mehrwertsteuer bei der Bahn und die Erhöhung der Luftverkehrsabgabe ab April wird hoffentlich die erwünschte Lenkungswirkung erzielen.

## Fernbahnanbindung

Der Aus- und Neubau verschiedener ICE-Strecken in Deutschland wurde in der Vergangenheit u. a. immer wieder damit begründet, dass man damit innerdeutschen Verkehr auf die Schiene verlagern möchte. Obwohl einige Flughäfen exzellent ins ICE-Netz der DB eingebunden sind, zeigt folgender Vergleich, dass trotz teilweise sehr kurzer Reisezeiten mit der Bahn die Lufthansa nicht auf die Zubringerflüge zu ihren Drehkreuzen verzichtet:

ICE Stuttgart – FFM Flughafen: 1 Stunde 15 Minuten, umsteigefrei. Trotzdem 6 Flugpaare (u. a. A 319) pro Tag

ICE Nürnberg – FFM Flughafen: 2 Stunden 20 Minuten, umsteigefrei. Trotzdem 5 Flugpaare (A 319/ CR 9/E 90) pro Tag

ICE München – Nürnberg: 1 Stunde 2 Minuten, umsteigefrei. Trotzdem 4 Flugpaare (CR 9, 35 Minuten) pro Tag.

Es bestehen erheblich Zweifel, dass eine Fernbahnanbindung des Flughafens zu einer Reduktion der Zubringerflüge führen wird.

## 5. Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Bayern aus dem Flugverkehr:

„Die Emissionen von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) sind anders als in den Vorjahren im aktuellen Bewertungszeitraum (2005 bis 2014) nicht zurückgegangen. 2014 lagen sie bei rund 5,9 Tonnen pro Einwohner. Der Anteil des Verkehrs am CO<sub>2</sub>-Ausstoß nimmt im Vergleich zu anderen Emissionsquellen zu. 1990 lag die Gesamtmenge der energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Bayern bei 84,5 Millionen Tonnen. 2014 waren es nur noch rund 74,8 Millionen Tonnen. ... Im aktuellen Bewertungszeitraum von 2005 bis 2014 stagniert der Trend allerdings. Anders sieht es bei den **CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs** aus: Sie lagen **2014 höher als 1990. Grund dafür ist vor allem der wachsende Güter- und Flugverkehr. Die Emissionen aus dem Flugverkehr stiegen von 1990 bis 2014 auf rund das Dreifache, nämlich auf etwa 4,0 Millionen Tonnen.**“

[https://www.lfu.bayern.de/umweltdaten/indikatoren/klima\\_energie/co2\\_emissionen/index.htm](https://www.lfu.bayern.de/umweltdaten/indikatoren/klima_energie/co2_emissionen/index.htm)

