

„DIESE 3. STARTBAHN STEHT FÜR DEN VERFEHLTEN GLAUBEN AN EIN UNENDLICHES WACHSTUM.“



Im Luftbild werden die Ausmaße klarer: Der Flughafen München (Blick Richtung Osten) mit seinen bestehenden zwei Start- und Landebahnen; die geplante 3. Bahn ist in unserer Montage hell eingezeichnet; links im Bild die Autobahn A94

Alle reden vom Klimaschutz, und seit Jahren sinkt hier die Zahl der Flüge. Trotzdem soll in München der Flughafen erweitert werden, im Februar urteilte nun das Verwaltungsgericht: Die 3. Startbahn darf gebaut werden. Doch die Gegner des Milliardenprojektes geben nicht auf. Warum das gut so ist, wird im Gespräch mit Christine Margraf vom Bund Naturschutz deutlich. Wir haben jedenfalls gestaunt.

Interview: Josef Winkler

Christine Margraf kommt in diesen Tagen im Februar aus dem Kopfschütteln nicht heraus. Wir treffen uns Montagfrüh zum Interview in einem stimmungsvoll vollgestopften Nebenbüro in den Fluren des Bund Naturschutz in der Münchner Pettenkoferstraße. Aktenordner reihen sich, Broschüren stapeln sich (das Freihandelsabkommen, der einbetonierte Lech!), im Eck Transparente von vergangenen Demos, gebastelte Politikermasken, Seehofer, Söder, Ramsauer – wobei Letzterer wohl zu den Akten gelegt werden kann. „Ja, von dem hat man länger nichts mehr gehört“, sagt Christine Margraf, Naturschutzreferentin und Leiterin der Fachabteilung Südbayern beim Bund Naturschutz. Aber die Kräfte, für die Ramsauer als Bundesverkehrsminister stand – kurz gefasst: betonieren und teeren für den Fortschritt –, sind weiter in vollem Schwung. Sogar direkt vor der Haustür. Christine Margraf erzählt, wie sie am Wochenende beim Radeln an der Isar in Freising an der Stelle vorbeikam, wo die Stadt plant, einen Steg über den Fluss zu bauen, ein paar Steinwürfe neben einer Brücke. „Da gibt’s EU-Fördergelder, und die will man unbedingt haben. Ob das Projekt Sinn hat oder nicht, ist da egal.“ Und gestern stand sie fassungslos am Fluss: „Die haben einfach gerodet. Obwohl noch gar keine Baugenehmigung vorliegt. Da ist jetzt alles weg.“ So eine 80-jährige Weide sei dann schnell umgesägt, sagt sie und schüttelt den Kopf. „Zur Zeit ist es grad nicht lustig.“

In der Woche zuvor hat die Naturschützerin eine Niederlage einer ganz anderen Größenordnung hinnehmen müssen. Am 19. Februar endete

vor dem Bayerischen Verwaltungsgericht (VGH) nach 11 Monaten und 46 Verhandlungstagen der Prozess um die geplante 3. Start- und Landebahn am Münchner Flughafen. 17 Kläger, darunter Anwohner, mehrere Kommunen und der Bund Naturschutz in Bayern (BN) hatten gegen die vier Kilometer lange Bahn geklagt, die sie als unsinnig und unnötig ablehnen. Christine Margraf koordinierte die Klage des BN federführend, seit Jahren ist sie mit der Thematik befasst. Bereits im Dezember hatte das Gericht knapp 200 Beweisanträge der Kläger als „unerheblich“ und „ohne

rechtliche Grundlage“ verworfen – ein Vorbote der Niederlage, die die Gegner jetzt erlitten. Der vorsitzende Richter Erwin Allesch wies alle Klagen als unbegründet ab, seine Entscheidung, nicht einmal ein Revision des Urteils zuzulassen, sorgte für heftigen Unmut bei der Verkündung am 19. Februar. Mit dem Urteil hat die Flughafengesellschaft FMG die Baugenehmigung für die seit 2005 umstrittene Flughafenerweiterung in der Schublade. Sofort losgebaut kann nur deshalb nicht werden, weil die Stadt München als 23-prozentiger Anteilseigner der FMG (51 Prozent gehören dem Freistaat, der Rest dem Bund) sich an das Votum des Bürgerentscheids gebunden fühlt, bei dem die Münchner im Juni 2012 gegen eine 3. Startbahn stimmten. „Ich werde versuchen, meinen Ärger im Zaum zu halten“, hat Christine Margraf im Vorfeld versprochen. Das hat sie dann getan – aber in aller Sachlichkeit sind auch der MUH bei dem Gespräch hin und wieder die Haare zu Berge gestanden.

MUH: Frau Margraf, am 19. Februar wurde vor dem Bayerischen VGH das Urteil im Prozess um die 3. Startbahn am Münchner Flughafen gesprochen: Alle Klagen von Startbahngegnern, darunter der Bund Naturschutz, wurden abgewiesen, „in Bausch und Bogen“, wie es in der Berichterstattung hieß. Es ist eine Niederlage, mit der Sie gerechnet haben. Ist das eigenartig, wenn man bei so einem Prozess schon vorher weiß, was rauskommt?

Dr. Christine Margraf: Also, gewusst haben wir’s nicht. Wir sind schon überzeugt von unseren Argumenten und haben daran geglaubt. Die Sache ist halt, dass man den Richter kennt.

Wofür steht der Richter Erwin Allesch?

Der Herr Allesch ist der Richter, bei dem wir auch die A94 (die Isentalautobahn; Anm.) verloren haben, den Kramer-Tunnel ...

Es heißt, dass er in knapp 40 Jahren seiner Tätigkeit am VGH nur in einem Fall nicht im Sinn der Verwaltung, der Behörden entschieden hat.

Die Zahl habe ich auch gehört. Ich weiß es nicht bestimmt, aber es klingt plausibel. Man muss halt wissen, dass diese Verwaltungsrichter ja aus der Verwaltung heraus kommen. Wenn man sieht, wie der Vorsitzende des Bayerischen VGH mit den Vertretern von Staat und FMG (Flughafen München GmbH, die Betriebsgesellschaft des Flughafen München; Anm.) umgeht und interagiert, wird klar: Man kennt sich. Die Richter kommen aus diesem Apparat heraus und sind entsprechend geprägt.

Kann man das ein unabhängiges Gericht nennen?

Ein VGH ist etwas ganz anderes als ein Strafgerichtshof oder andere Gerichtshöfe. Das sind völlig unabhängige Instanzen – die müssen selber ermitteln, recherchieren, Zeugen vorladen; die arbeiten richtig. Ein Verwaltungsgericht prüft im Prinzip nur, ob das, was von den Klägern vorgelegt ist, einen rechtlichen Ansatzpunkt bietet, die Pläne der Verwaltung anzugreifen. Das Gericht ermittelt nicht von sich aus. Es prüft, ob irgendwo Rechtsverstöße sind. Aber ob das Projekt einen Sinn hat – das ist dem Gericht völlig egal.

Den Sinn eines Projektes zu bewerten, ist also nicht Aufgabe des VGH.

Unserer Ansicht nach sollte es schon zu seiner Aufgabe gehören. Gerade im Fall der 3. Startbahn: Da muss enteignet werden, es würden Leute abgesiedelt, es geht um die Zerstörung von 900 Hektar Schutzgebiet – das sind ja heftige Eingriffe. Und die sind nur rechtskonform, wenn es ein „überwiegendes zwingendes öffentliches Interesse“ gibt. Man sollte von einem Richter schon erwarten können, dass er genau prüft, ob das wirklich vorliegt.

Und wie tief schürft der Herr Allesch da?

Also, wir wollten mit ihm zum Beispiel die Bedarfsprognosen diskutieren.

Die Prognosen über das Flugaukommen, mit denen der Bedarf für die 3. Bahn begründet wird.

Genau. Und da war die erste Reaktion: Das ist ihm zu kompliziert, er kann das nicht nachvollziehen. Dann haben wir versucht, es einfacher darzustellen. Und auf einmal sagt er, ohne sich noch in Details reinzuarbeiten, für ihn ist das alles logisch und stimmig, was die Behörde da prognostiziert. Er vertraut einfach darauf, dass die Behörde schon Recht haben wird.

Was die Behörde sagt, ist im Zweifelsfall richtig?

Genau. In der Rechtsprechung zum Naturschutz gibt’s dafür einen Begriff, der uns in den letzten Jahren bei solchen Verfahren oft zu schaffen gemacht hat, die „naturschutzfachliche Einschätzungsprerogative der Verwaltung“ („*praerogatio*“, lat.: Vorrecht; Anm.) heißt: Wenn ich sage „das ist so“ und die Behörde sagt „das ist an-

ders“, dann sagt der Richter, wenn er es selbst fachlich nicht entscheiden kann – er ist ja kein Fachmann: Die Behörde hat Recht, die weiß es von Haus aus besser. Der Kläger dringt nicht durch, wenn seine Argumente das, was die Behörde sagt, „nicht ernsthaft erschüttern“, das ist der juristische Begriff.

Man hat als Kläger vor dem VGH also die Bringschuld und muss das, was gegen man klagt, unschmeißen.

Ja, und zwar vollständig. Es reicht nicht, berechtigte Zweifel und Argumente vorzubringen. Man muss mittlerweile mit einem gewaltigen Aufwand arbeiten und Gegengutachten vorlegen, die die Gutachten der Beklagten und der Behörden „ernsthaft erschüttern“. Und das sind irre hohe Hürden, die fast keiner mehr schaffen kann. Das kostet ja auch wahnsinnig viel Geld.

Die rechtlichen Hürden waren also früher nicht so hoch?

Nein. Ich nehme an, das ist eine Reaktion auf die Ausweitung der Verbandsklage, auf strengere Naturschutzgesetze durch die EU in den letzten 20 Jahren und auf die dadurch stark gestiegene Gutachtenflut. Durch die Verbandsklage haben wir Verbände wesentlich mehr Möglichkeiten zu klagen als früher. Und darum brems man uns jetzt praktisch im Verfahren aus. Da werden überall die juristischen Schrauben angezogen.

Zum Beispiel?

Das ging schon so los – jetzt am Beispiel 3. Bahn im Vorfeld dieses Prozesses: Der BN bekommt im Oktober 2007 von der Regierung von Oberbayern mehr als 40 dicke Aktenordner mit den Unterlagen vom Planfeststellungsverfahren. Mit der Frist, dazu innerhalb von acht Wochen Stellung zu nehmen. Im Spätherbst, acht Wochen, Oktober bis Dezember – das heißt: Die Natur geht grad in Ruhe, die meisten Arten sind weg ...

Für die Stellungnahme hätten Sie was tun müssen?

Ich hätte diese 40 Aktenordner durchfieseln und das alles nachprüfen müssen. Haben die die Vogelarten richtig erhoben und bewertet? Was ist mit den Ausgleichsflächen, wo planen die was? Ist der Bedarf, sind die Luftschadstoffe richtig berechnet? Und alles, was ich in diesen acht Wochen nicht schreiben, darf ich später vor Gericht nicht vorbringen. Das heißt dann rechtlich „Präklusion“ („*praeccludere*“, lat.: versperren; Anm.). So werden da sukzessive die Schrauben angezogen und letztlich auch Bürgerbeteiligung ausgehöhlt. Unser BN-Jurist nennt das eine Klageabweisungsmaschinerie.

Und die läuft so reibungslos?

Wir haben beim Prozess zum Beispiel versucht, diese „Einschätzungsprerogative“ zu brechen. Der Landkreis Freising war ja auch Kläger, und der hat eine Untere Naturschutzbehörde. Und deren Vertreter hätte für uns bei Gericht in München aussagen wollen. Wir hätten also einen staatlichen Behördenvertreter gehabt, der unsere Sicht bestätigt und damit quasi die Einschätzungsprerogative der Behörden patt legen können. Und was ist passiert?

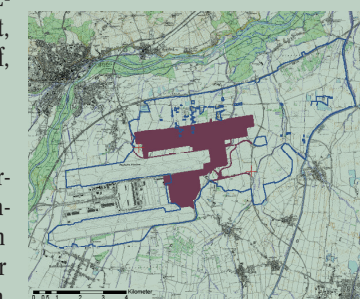
Ja, was ist passiert?

Die staatlichen Vertreter und der Anwalt der FMG haben sofort ihr Veto eingelegt: Es gehe ja nicht an, dass die Verwaltung mit zwei verschiedenen Positionen auftritt. Der hat nicht reden dürfen! Wenn jemand in der Verwaltung eine kritische Meinung hat, darf der vor Gericht nicht reden. Da wird nur das geäußert, was im Sinne der beklagten Staatsregierung ist und das Gericht bezieht sich dann drauf. Die Richter spielen da schon eine sehr unguete Rolle. Weil sie sich völlig zurückziehen können: Ich bin kein Fachmann, ich bin weder Flughafenplaner noch Naturschutz-Experte – ich bin ja „nur“ Jurist, deswegen verlasse ich mich darauf, was die Behörde sagt.

Was ist der Auftrag des Richters?

Zu prüfen, ob unsere Argumente irgendeinen Rechtsfehler dieses Planfeststellungsbeschlusses aufzeigen können. Diese Prüfung ist aber sehr oberflächlich. Er hört sich halt an,

Karte des Flughafens: rot die geplante 3. Bahn, blau umrandet das Vogelschutzgebiet



was wir sagen. Und nach jedem Punkt, den wir vortragen, wird die Verwaltung bzw. die FMG gefragt. Die führen dann in epischer Breite aus, warum das alles ein Schmarrn ist, was wir sagen. Und dann hakt der Richter das ab. Er kann mit diesen pauschalen Begriffen arbeiten, wir hätten das „nicht ernsthaft erschüttert“, die Behörde hat Recht, das war's. Nächster Punkt.

Könnte er es auch anders handhaben, hat er Spielraum in dem Verfahren?
 Natürlich lässt das Gesetz breiten Freiraum, der Richter könnte unabhängige dritte Experten fragen. Wir haben zum Beispiel an die 200 Beseitanträge gestellt, weil wir gesagt haben: Da ist so vieles unklar, so viel fragwürdig. Die hat er alle abgelehnt. Braucht's ned.

Worum ging's bei den Beseitanträgen?
 Zum Beispiel ganz grundlegend darum, dass wir ein neues, unabhängiges Bedarfsgutachten wollten. Die Notwendigkeit der 3. Startbahn wird ja begründet mit Bedarfsgutachten, die sagen, es seien am Flughafen München immer mehr Passagiere und Flugzeuge zu erwarten, und es würde ohne 3. Bahn eng. Die Firma Intraplan hat aber in ihrem Gutachten von 2007 im Prinzip nichts anderes gemacht, als bei der Entwicklung der Flugbewegungen ein Lineal anzulegen und die Linie einfach weiter nach oben zu führen.

Welche Kapazität hat der bestehende Flughafen mit den zwei Bahnen?
 Nach Angaben der FMG etwa 480.000 Flugbewegungen im Jahr, auf dem Diagramm markiert durch die grünen Punkte. Theoretisch wäre nach Aussagen von Experten sogar noch mehr möglich.

Ich seh's jetzt hier auf dem Diagramm, die dunkelblaue Linie: Da wurde also der reale Anstieg von 500.000 Flugbewegungen im Jahr 1999 auf ca. 435.000 im Jahr 2007 so ziemlich linear fortgeschrieben und man kommt dann in der Prognose für 2020 auf 607.000. Das ist aber doch so, wie wenn man sagt: Ich hab 2010 ein Kind gekriegt, 2012 noch eins, dann schaut sich das ein Statistiker an und prognostiziert, dass ich 2040 also 15 Kinder haben werde. Egal, ob ich das vielleicht gar nicht will, ob mir das Geld ausgeht, ob das biologisch überhaupt geht oder meine Frau mir den Vogel zeigt. Genau. In dieser Prognose gib't keine Wirtschaftskrisen und keinen Klimaschutz, es wird völlig außer Acht gelassen, dass Kerosin teurer wird, dass Erdöl endlich ist. Die tun einfach so, als gäbe es ein unendliches Wachstum im Flugverkehr. Das ist deren Grundannahme.

Was ist Intraplan für eine Firma? Sind die unabhängig?
 Sie sind bezahlt von der FMG. Intraplan ist ein deutschlandweit tätiges Beratungsunternehmen im Verkehrssektor, die machen Bedarfsgutachten für Flughäfen, Straßenplanungen etc. Die haben zum Beispiel auch die Prognosen für den Flughafen Kassel-Calden gemacht – „da brauchen wir unbedingt einen Regionalflughafen!“ Und letztes Jahr wurde der eröffnet, da steht jetzt ein Flughafen rum, aber es fliegt so gut wie keiner. Das ist diese Firma, nach deren Philosophie gibt es nur ein unendliches Weiter-so.

Die reale Entwicklung der Flugbewegungen seit 2007 sieht ja völlig anders aus. Wir sehen eine rote Linie, die sich 2008 dramatisch nach unten krümmt ...
 Genau. Da war Finanzkrise, die Zahl der Flugbewegungen ist total eingebrochen – und sie geht nach wie vor nach unten. Auch 2013 war's weniger als im Jahr davor – nämlich knapp 380.000. Und 2014 wird's noch weniger sein. Es ist völlig hanebüchen, noch an diese blauen Striche zu glauben.

Was ist die hellblaue Linie?
 Weil sie auch gemerkt haben, das geht so nicht, haben sie 2009 ihre Prognose um fünf Jahre verschoben und kommen jetzt auf 590.000 Flugbewegungen im Jahr 2025. Nach dem Motto, „Gut, 2008 war nicht so toll, aber ab 2009 geht jetzt wirklich alles bergauf, wie früher.“

Das tut es ja ganz offensichtlich nicht, wenn man die rote Linie anschaut.
 Genau – das sind übrigens keine Zahlen von uns, sondern alles offizielle Zahlen der FMG. Und selbst, wenn man sagen würde, okay, es geht jetzt ab 2014 wieder aufwärts – auch die optimistischsten Prognosen der Deutschen Flugsicherung sagen, mehr als zwei Prozent Wachstum wird's auf deutschen Flughäfen nicht mehr geben. Und damit kommt man in München nicht annähernd in die Nähe der Kapazität der zwei Bahnen.

Wenn man die Kurve anschaut: Im Jahr 2013 gab es am Flughafen München 382.000 Flugbewegungen. Das sind knapp 100.000, ein knappes Viertel weniger als das, was dieser Flughafen in seiner bestehenden Form bewältigen kann.

Und laut Sommerflugplan 2014 werden wir dieses Jahr noch mal zwei oder drei Prozent weniger haben werden.

Aber dann ist doch diese Prognose einfach unseriös.
 Sie ist unsinnig, weil sie von der Realität seit Jahren widerlegt wird. Und unseriös, weil die ihre Daten nicht vollständig öffentlich machen. Die haben da natürlich nicht nur ein Lineal angelegt, auch wenn's so aussieht. Die haben schon ihre Berechnungen. Aber die Daten, auf deren Basis die erfolgt sind, werden nicht offengelegt. Die hat auch das Gericht nicht. Man kann sie also nicht im Detail überprüfen. Trotzdem haben wir auch so genug Fehlannahmen gefunden. Aber das Gericht sagt: Die werden's schon wissen.

„DIESE BEDARFSPROGNOSE IST UNSINNIG, WEIL SIE VON DER REALITÄT SEIT JAHREN WIDERLEGT WIRD.“

Woran liegen denn diese sinkenden Zahlen, fliegen die Leute weniger?

Nein, die Passagierzahlen stiegen immer noch leicht an, aber schon weniger als früher. Aber Kerosin wird immer teurer. Der Kostendruck in der Luftfahrt wird immer höher, die Fluggesellschaften stehen international in einem unheimlichen Konkurrenzkampf und bauen Kosten ab, wo's nur geht. Die Treibstoffkosten machen ein Viertel bis ein Drittel der Kosten aus, drum ha-

aus: MUH 13 Frühling 2014 (c) MUH Verlag GmbH

Text und Bilder: Abdruck nur mit Genehmigung der MUH Verlag GmbH; Zitieren bitte mit Quellenangabe www.muh.by

Das ist ja auch sinnvoll.
 Ja, klar. Eine sinnvolle Entwicklung, die auch längst noch nicht zu Ende ist. Die Lufthansa hat jetzt schon im Durchschnitt mehr Passagiere in einem Flugzeug als Intraplan für 2025 für realistisch gehalten hat – allein da sieht man, wie jenseits der Realität die mit ihrer Prognose sind. Auch von daher ist nicht zu erwarten, dass diese Kurve jemals wieder so nach oben geht.

Auch diese Erkenntnis erschüttert nichts ernsthaft?
 Nein. Das Gericht sagt, es könnte ja theoretisch noch sein, dass das irgendwie wieder raufgeht.

Was müsste denn tatsächlich passieren, dass die Zahlen so weit steigen – also um fast 100.000 Flugbewegungen –, dass die Kapazität der zwei Bahnen von ca. 480.000 auch nur erreicht würde?
 Wir müssten ein derart gigantisches Passagierwachstum am Flughafen München haben ...

Dafür müsste aber wohl das Fliegen wieder deutlich billiger werden.
 Das ist sehr unwahrscheinlich, weil der Treibstoff nicht mehr so billig sein wird wie früher.

Ein paar Zehntausend mehr Passagiere würden da nicht reichen, oder?
 Nein, nein, das müssten gewaltige Mengen sein. Und wo sollen die denn herkommen? Hier aus der Region nicht. Das weiß auch die FMG, sie sagt daher auch offen, dass die 3. Bahn sowieso im wesentlichen nur für mehr Umsteiger wäre.

Bei diesem Umsteigerkonzept der Lufthansa, mit dem die 3. Bahn auch begründet wird, geht's da um eine Steigerung der Flugbewegungen, indem man aus München ein Umsteiger-Drehkreuz macht?

Die Fluggesellschaften in Europa haben in den letzten 10, 15 Jahren ganz gezielt das Hub-System ausgebaut (Hub, auch Air-Hub: Umsteigerflughafen, Drehkreuz, von englisch „hub“ = Radnabe, Dreh- und Angelpunkt Anm.) In Deutschland haben wir zwei Hubs – in Frankfurt und in München. Berlin soll auch mal einer werden. Da fliegt alles aus dem Umfeld hin und von da wieder weg. Und jeder Flughafen versucht, so viele Umsteiger wie möglich zu ergattern. Dabei kommen mittlerweile die verrücktesten Flugrouten raus. Wo einer wirklich zickzack fliegt, um von A nach B zu kommen, über irgendwelche Umsteigerflughäfen, weil die Fluggesellschaften da und dort günstigere Konditionen kriegen und so weiter. Da wird natürlich auch unheimlich viel unnötig geflogen.

Aber will denn nicht jeder lieber den Direktflug?
 Es ist halt eine Preisfrage. Wenn sie einen verrückten Umsteigerflug spottbillig kriegen, nehmen natürlich viele Leute lieber diesen verrückten Umsteigerflug. Aber der Trend geht tatsächlich wieder zum Direktflug.

Am Bedarf liegt's offenbar nicht, dass unbedingt eine 3. Startbahn her soll. Warum denn dann?
 Also, der FMG geht es darum, dass sie in der Rangliste der internationalen Flughäfen weiter nach vorn möchte. Ich war mal auf einer Veranstaltung im Rahmen des Bürgerentscheids, da hat die FMG ein Horrorszenario gemalt: Von wegen, wenn wir die 3. Bahn nicht kriegen, dann überholen uns Istanbul oder irgendwelche anderen Flughäfen in dieser Rangliste! Und ich hab gefragt: Ja und? Was passiert dann?



Ein Jumbo hebt ab über dem Erdinger Moos; Protest gegen den Münchner Flughafen damals (m.) und gegen die 3. Startbahn heute

Haben Sie eine Antwort gekriegt? Das würde mich nämlich mal interessieren. Man hört das ja oft, und ich verstehe nicht, was es bedeuten soll, dass der Flughafen München mit anderen Großflughäfen „in Konkurrenz steht“. Sagen dann Leute: **München ist mir zu popelig, ich fahr nach Istanbul und flieg von da aus nach Thailand?**
 Nein. Es ist einfach eine reine Image-Sache.

Aber das kann doch nicht sein. Oder hat's was damit zu tun, dass dann irgendwelche internationalen Frachtrouten nicht mehr über München gelegt werden und wir werden abgehängt ...

Nein, überhaupt nicht. München hat sowieso einen ganz geringen Anteil Fracht. In Frankfurt wird sehr viel Fracht geflogen, bei uns nicht. Nein, wir haben keine Engpässe. Weder in der Fracht noch bei den Passagierflügen noch im Angebot an sich. Die zwei Bahnen reichen völlig aus. Aber es werden halt die gleichen Phrasen und Drohkulissen aufgelesen wie damals beim Transrapid. Wo's ungefähr heißt, wenn der Transrapid nicht kommt, sinkt Bayern ins Mittelalter zurück. „Davon hängt die Zukunft unserer Mobilität ab.“ Und er ist nicht gekommen, und was ist passiert? Nichts ist passiert.

Aber der Erwin Huber findet's immer noch sehr traurig ... Sind es wirklich nur Phrasen? Man bekommt das ja immer so im Brustton der felsenfesten Wahrheiten gesagt, das sei „wichtig für den Wohlstand in Bayern“. Ist da gar nichts dahinter? **Was ist mit den Arbeitsplätzen?**
 Vom Bau der 3. Bahn allein würde noch kein

Arbeitsplatz geschaffen. Die Differenz zwischen der Zahl der Arbeitsplätze, die mit und ohne 3. Bahn geschaffen werden könnten, ist sogar nach Angaben der Gutachter nicht sehr hoch. Zudem haben Experten wie Professor Friedrich Thiessen (*Wirtschaftswissenschaftler an der Universität Chemnitz; Anm.*) nachgewiesen, dass weder bei der 3. Bahn hier noch bei anderen Flughäfen ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Entwicklung des Flugverkehrs und der Zahl der Erwerbstätigen besteht. Aber entscheidender ist ja: Diese Arbeitsplätze würden in einer Region entstehen – Freising, Erding –, wo es praktisch Vollbeschäftigung gibt.

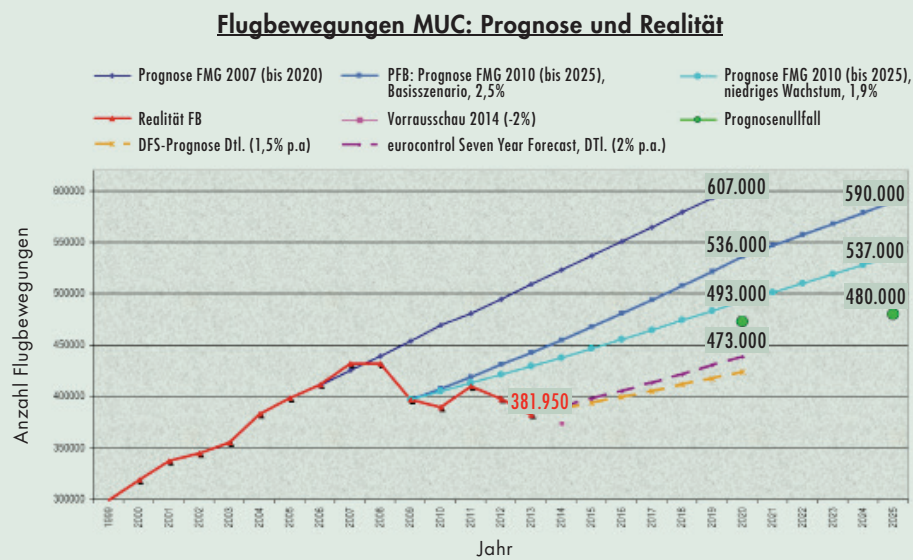
Da wartet gar niemand auf neue Arbeitsplätze.
 Nein, das sagt sogar die FMG selber: Die Arbeitskräfte müssten neu hierherziehen. Mit der ganzen Palette an Folgen – mehr Wohngebiete, mehr Straßen ... Diese Region da draußen ist ja nach dem Bau des Flughafens schon so gigantisch gewachsen. Und jetzt hätte man da, wo man sowieso schon nicht mehr weiß, wo noch Fläche, wo noch bezahlbaren Wohnraum hernehmen, noch mal ein Projekt, das mehr Leute von außen hereinzieht. Und gleichzeitig reden alle drüber, wie man die Leute in den Räumen, wo es Abwanderungsentwicklungen gibt, halten kann. Landesplanerisch ist das Irrsinn. Eine vernünftige Strukturpolitik schafft Arbeitsplätze, wo sie benötigt werden, und nicht in einer Gegend, die ohnehin aus allen Nähten platzt.

Deswegen sind auch die Kommunen um den Flughafen gegen die 3. Startbahn, oder?
 Genau. Abgesehen vom Lärm, das ist klar. Die Stadt Freising sagt, sie würde das dann einfach nicht mehr packen. Bei der Flächennot, die wir schon haben. Und man muss sich landesplanerisch fragen: Ist es wirklich sinnvoll, alles auf die Region München zu konzentrieren? Was ist mit der Oberpfalz, geben wir die auf?

Hubert Aiwanger von den Freien Wählern sagt, die 3. Startbahn sollte in Nürnberg sein.
 Gut, das ist sehr vereinfacht. Aber beim Flughafen Nürnberg geht's permanent darum, wie der noch wirtschaftlich betrieben werden kann. Da würde es schon Sinn machen, dass man eine Zusammenarbeit intensiviert, wie das in London zwischen Heathrow und den kleineren Flughäfen drumherum passiert. Es müssen ja nicht alle Bayern nach München kommen zum Fliegen.

Die FMG hat als Wirtschaftsunternehmen halt wahrscheinlich kein Interesse, einen Konkurrenten huckepack zu nehmen.
 Aber der Freistaat Bayern ist mit 51 Prozent Hauptanteilseigner an der FMG, und der sollte im Interesse ganz Bayerns schon über einen Standort hinausdenken. Und Markus Söder, der Aufsichtsratsvorsitzende der FMG, zieht gerade das Heimatministerium nach Nürnberg – in anderen Bereichen läuft diese Dezentralisierung also durchaus.

Wer würde denn nun von einer 3. Bahn profitieren?
 Von einer 3. Bahn konkret profitieren würde die Lufthansa, die dann in der sehr luxuriösen Situation wäre, dass sie Frankfurt und München ausgebaut hätte und die zwei Flughäfen gegeneinander ausspielen könnte. Etwa nach dem Motto: „Wenn ihr mir keine billigen Landgebühren gebt, dann geh ich halt zu den anderen.“



Die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München in der Prognose von 2007 (dunkelblaue Linie), von 2010 (hellblau), aktualisiert von 2010 (türkis) und in der Realität (rote Linie)

ben die Fluggesellschaften in den letzten Jahren begonnen, ihre kleineren Maschinen auszusortieren und durch große zu ersetzen. Und dadurch werden sogar steigende Passagierzahlen mit immer weniger Fliegern abgewickelt.

Fotos: dpa picture-alliance / SZ Photo (2); SZ Photo (1); Grafik: Quelle BN

Sich so unter die Knute der Lufthansa zu begeben, wäre da die FMG nicht schön blöd?

Die FMG ist schlicht größenwahnsinnig. Die will einfach international einer der ganz großen Flughäfen sein.

Und warum ist die CSU so wild drauf? Womit begründen sie den Bedarf? „Wir brauchen die 3. Bahn, weil wir größenwahnsinnig sind“, sagt ja keiner.

Sie schieben die Münchner Firmen vor. Der Wirtschaftsstandort München, das Wohl der Exportnation Bayern hängt davon ab. Das Interessante ist bloß – das haben wir beim Bürgerentscheid gemerkt –, dass den Münchner Firmen das völlig schnuppe ist. Denen reicht der bestehende Flughafen problemlos für ihren Export und ihre Geschäftsflüge. Und freilich will ich das jetzt auch nicht alles auf den Größenwahn schieben. Für manche Politiker ist es einfach nach wie vor undenkbar, dass es kein unendliches Wachstum gibt. Es gibt ja diesen blöden Spruch: Stillstand ist Rückschritt. Das hört man noch oft, gerade im Gespräch mit CSU-Leuten: „*Es darf nicht stillstehen*“. Dieser Glaube ans unendliche Wachstum, koste es was es wolle.

Diese rote Kurve sollte diesen Glauben ja eigentlich „ernsthaft erschüttern“.

Ja, sollte man meinen.

Man weiß ja, dass das Erdöl zur Neige gehen wird. Das ist ja kein fernes Zukunftsszenario. Öl wird immer teurer. Kein Häuslbauer setzt mehr auf Ölheizung. Wie kann man da noch seriös argumentieren mit einem dicken Wachstum in einem erdölintensiven Bereich? Wie können Leute wie die FMG und CSU das einfach ignorieren?

Ich gehe ja davon aus, dass es ihnen sehr wohl bewusst ist und sie sagen: Okay, wir haben vielleicht noch 30 Jahre, in denen wir ordent-

lich Geschäft machen können. Ähnlich wie beim Skifahren, wo jetzt alle in die Schneekanonen investieren, obwohl sie wissen, dass in ein paar Jahren auch das nicht mehr funktioniert. Aber jetzt holen sie noch raus, was geht, ohne Rücksicht auf Verluste. Was danach kommt: egal.

Von dem Volkswirtschaftler und Wachstumskritiker Niko Paech gibt's den Satz: „Das Schlimmste, was der Einzelne dem Planeten antun kann, ist ein Flugticket zu lösen.“ Aber die Passagierzahlen steigen, wenn auch langsamer als zuletzt.

Ich denke, wenn etwas billig ist, setzt einfach die Vernunft oft aus. Und viele können sich vermutlich einfach noch nicht wirklich vorstellen, was für gravierende Auswirkungen der Klimawandel für unser Leben haben wird. Das beginnt ja gerade erst sichtbar zu werden.

Fliegen ist ja völlig normal heute. Es gilt ja quasi als Grundrecht – das Menschenrecht, mit seiner Familie nach Thailand zu fliegen.

Als wir aufgewachsen sind, war Fliegen noch etwas total Besonderes. Wo die Vorstellung völlig irr gewesen wär, mal schnell zum Einkaufen nach New York zu fliegen – was die FMG übrigens anbietet. Die jüngere Generation hat in den letzten 20 Jahre ein ganz anderes Verhältnis zur Mobilität vermittelt bekommen – es war nur noch wichtig, dass man supermobil ist, Entfernungen hatten keine Bedeutung mehr. Aber da bewegt sich grad was. Die ganze Entschleunigungsbewegung, da sind Umdenkprozesse im Gange. Vielleicht sind die nicht mehr so stark steigenden Passagierzahlen ein Indiz dafür. Aber klar: Das geht alles sehr langsam.

Zu langsam? Viele Leute sagen wahrscheinlich, es ist eh schon zu spät, der Klimawandel läuft, warum soll ich noch auf meinen Flug verzichten?

Sicher, aber es ist eben *nicht* zu spät! Du musst dich halt dann von der nächsten Generation, von deinen Kindern und Enkeln fragen lassen, warum habt ihr mir so eine Erde hinterlassen?

Der Klassiker.

Auf den läuft's raus. Aber dieses Verantwortungsgefühl muss jeder für sich selbst haben.

Und eine Politik, die in einer Zeit, in der alles vom Klimaschutz redet, eine der klimaschädlichsten Technologien noch pushen will?

Eine solche Politik ist schlicht verantwortungslos und kurzsichtig. Da wird halt nur von heute auf morgen gedacht oder einflussreichen Lobbygruppen nachgegeben. Vielleicht ist auch die Dramatik bei manchen Leuten immer noch nicht angekommen. Da sind ja recht effektive Verdrängungsmechanismen am Werk, „so schlimm wird's schon nicht werden“.

Wie steht's bei der 3. Startbahn um den Lobbyismus? Redet er auch mit, der dann den Teer für diese Bahn liefern möchte?

Klar, die Bauindustrie würde natürlich massiv profitieren. Die Baulobby steckt bei diesen Großprojekten immer drin. Aber in dem Fall ist es, denke ich, vor allem die FMG, die sich das, was die Lufthansa will, zu eigen macht. Wobei, wenn ich immer sage, „die FMG will dies und jenes“, stimmt das eigentlich gar nicht ganz. Denn die FMG gehört ja zu 23 Prozent der Stadt München, und die schert aufgrund des Bürgerentscheides gegen die 3. Bahn von 2012 ja aus.



Dr. Christine Margraf, 46, ist Biologin und lebt in Freising. Seit den 90ern beim Bund Naturschutz in Bayern aktiv, ist sie heute Naturschutzreferentin Südbayern und Leiterin der Fachabteilung Südbayern beim BN-Landesverband. Seit zehn Jahren beschäftigt sie sich besonders intensiv mit dem Flugverkehr. Seit Beginn der Planungen um die 3. Start- und Landebahn am Flughafen München ist sie im Widerstand aktiv. Ab 2006 koordiniert sie für den BN federführend die Stellungnahmen im Verfahren und ab 2011 die Klage gegen die 3. Bahn.

Dieses Ausscheren ist ja das, was momentan zwischen dem VGH-Urteil und einem Baubeginn steht, oder? Alle drei Anteilseigner der FMG – Freistaat, Stadt und Bund – müssten einstimmig den Bau beschließen. Die Stadt hält sich momentan an das Nein. Sie könnte aber doch auch sagen, der Entscheid war eh nur ein Jahr bindend?

Ja, das wäre aber politischer Selbstmord. Die drei OB-Kandidaten von SPD, CSU und Grünen haben vor der Wahl erklärt, dass sie sich für die nächste Legislaturperiode an den Entscheid halten werden, die Grünen sogar dauerhaft. Der CSU-Kandidat mit der Einschränkung, dass er nicht grundsätzlich gegen die Bahn sei, aber einen neuen Bürgerentscheid machen würde, „*wenn sich die Fakten ändern*“.

Also, wenn die rote Kurve wieder enorm ansteigt.

Ja. Das gibt uns natürlich eine gewisse Sicherheit, weil wir sicher sind, dass sich die Fakten da nicht ändern werden. Was eher das Damoklesschwert ist, ist die Möglichkeit, dass die Stadt München ihre Anteile an den Freistaat verkauft.

Das steht auch im Raum?

Auch das haben alle OB-Kandidaten im Wahlkampf abgelehnt. Wenn die Staatsregierung das unbedingt will, erwarten wir daher – und werden das einfordern –, dass der Münchner Stadtrat dem vehement entgegentritt.

Der bekannteste Aspekt der Problematik 3. Bahn ist die Situation der betroffenen Menschen vor Ort. Was konkret droht den Anwohnern?

Wenn Sie auf der Karte schauen: Die dritte Bahn würde hier verlaufen, die Flieger würden in 50 bis 100 Meter Höhe über das Dorf Attaching – streng genommen ein Stadtteil von Freising, aber recht dörflich erhalten und eigenständig – fliegen. In einem Korridor von ca. 420 Meter Breite müsste abgesiedelt werden. Attaching hat eine sehr tolle Dorfgemeinschaft, mit Dorfläden und einem Sportplatz, das Zentrum des Dorflebens. Dieser Sportplatz liegt zur Hälfte in dem Korridor. Der würde Attaching in der Mitte zerreißen.

Und neben dem Korridor wohnt man aber super?

Da sieht man dann beim Wohnzimmerfenster das Flugzeug vorbeifliegen und hat auch immensen Lärm. Aber es geht auch um die Schadstoffe, den Schattenwurf, die Scheinwerfer. Und die Wirbelschleppen ...

Die aufgewirbelte Luft der Turbinen.

Ja. Da gibt's Auflagen. In Attaching müssten der Maibaum, die Gartenschirme und die Dachziegel auf den Häusern speziell befestigt werden. Eigentlich wäre so ein Leben in Attaching nicht mehr zumutbar.

Das sind die Attachinger. Wer wäre sonst noch betroffen?

Ähnlich, nur ohne Absiedlungszone, sieht es in der Ortschaft Berglern aus. Und dann ist da Freising und eigentlich die ganze Region. Es ist falsch, immer nur die Leute direkt am Flughafen als Betroffene hinzustellen. Um den Flughafen würde sich mit der 3. Bahn vor allem im Norden – also gerade im Bereich der Stadt Freising – die Lärmbetroffenheit verdoppeln. Es ist auch vorgeschrieben, dass die Flugzeuge von der 3. Bahn in einem Winkel von mindestens 15 Grad starten müssen. Dann würden sie direkt über Freising fliegen. Stark betroffen wäre auch das Unigelände Weihenstephan. Uns wundert es ja, dass nur so wenige Professoren und Studenten bei uns dabei sind. Denn: Studieren in Freising wäre mit der 3. Startbahn nicht mehr das, was es derzeit ist.

Dass der Streit um die 3. Startbahn immer noch als Regionalthema wahrgenommen wird, liegt das auch daran, dass die öffentliche Diskussion sehr auf die Betroffenen vor Ort abgestellt ist? Deren Kampf um ihre Heimat, dem das große Argument vom „öffentlichen Interesse“ entgegensteht. Da ist der Reflex von Leuten von weiter weg dann viel leichter: Ja mei, die müssen das halt in Kauf nehmen, huift ja nix.

Das ist ja die Absicht der Befürworter. Die Befürworter versuchen, die Argumente Verlärmung und Schadstoffe für eine ganze Region, Klimaschutz Flächenverbrauch etc. ganz bewusst nicht zu thematisieren. Damit der Eindruck entsteht: Es betrifft ja nur ein paar Leute vor Ort.

Wahrscheinlich auch ein Problem der berichtenden Medien, die den „human touch“ suchen.

Ja, das ist ja auch wichtig, dass man über die direkt Betroffenen berichtet. Aber diese gezielte Zuspitzung, die kommt nicht von uns.

„Es geht da um diese paar Leute und den Kiebitz.“

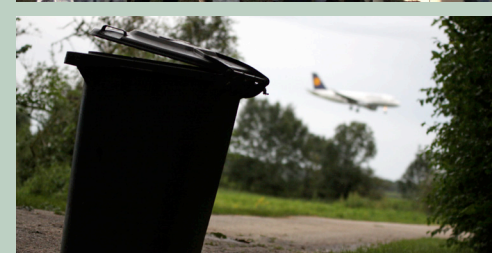
Das ist Strategie. Aber die hat ja schon mal nicht funktioniert, beim Bürgerentscheid in München. Es haben sich zwar sicher auch viele Münchner mit den Freisingern solidarisiert, aber die meisten haben dagegen gestimmt, weil sie überzeugt waren: Wir brauchen diese 3. Bahn nicht. „2 Bahnen reichen“, das war unser Motto zum Bürgerentscheid.

Es ist wohl schwierig, in Garmisch eine allzu flammende Solidarisierung mit Leuten im Norden von München zu erreichen.

Es ist uns wichtig, die Breite der Argumente rüberzubringen. Unser Ziel ist schon, dass man von Garmisch bis Hof sagt: Ich solidarisiere mich mit der Flughafenregion. Aber auch: Ich bin für Klima- und Naturschutz und sehe keinen Bedarf für die 3. Bahn. Und ich sehe diese landesplanerische Entwicklung kritisch, also will ich nicht, dass dieser Flughafen ausgebaut wird. Diese 3. Bahn ist ein Symbol für diesen verfehlten Glauben an ein unendliches Wachstum, und es reicht einfach.

Mal zur Erklärung, wen Sie alles mit „wir“ meinen – können Sie knapp umreißen, wie dieser Widerstand gegen die 3. Startbahn aufgestellt ist?

Es gibt schon mehr als 80 Organisationen, Bürgerinitiativen, kirchliche Gruppen und Jugendorganisationen aus zehn bayerischen Landkreisen, die überregional gegen die 3. Bahn aktiv sind. Die sind zusammengeschlossen im Bündnis „aufgeMUCKt“, das seit 2006 gegen die 3. Bahn kämpft. Es ist entstanden aus den „Vereinigten Bürgerinitiativen“, die schon gegen den Bau des Flughafens gekämpft haben. Von den 80 Organisationen sind viele wie der BN, die Naturfreunde und der VCD (*Verkehrsclub Deutschland e.V., engagiert sich für eine ökologische Verkehrspolitik; Anm. d. Red.*) bayernweit aktiv und bringen die Argumente gegen die 3. Bahn auch aus der Flughafenregion heraus. Wir haben auch das „Münchner Bündnis gegen die 3. Bahn“ beim Entscheid 2012 in München stark unterstützt. Es ist eine tolle Zusammenarbeit, da geht's nicht nur um Lärmbetroffene, da geht es auch ganz grundsätzlich um Klima-, Naturschutz und eine andere, zukunftsfähige Mobilität. Und politisch haben wir die Grünen, die Freien Wähler, die Linke, ÖDP und mittlerweile auch die SPD auf unserer Seite.



Protest bei einem abendlichen Lichterzug; Bürger von Pulling nach dem VGH-Urteil vom 19.2.; u.: Einflugschneisenalltag im Moos

Anzeige

**aus: MUH 13
Frühling 2014
(c) MUH Verlag
GmbH**

Text und Bilder: Abdruck nur mit Genehmigung der MUH Verlag GmbH;
Zitieren bitte mit Quellenangabe
www.muh.by

Das Erdinger Moos gilt ja nicht erst seit gestern als Natur-Juwel. Wie ist da überhaupt ein Flughafen hineingekommen?

Das ist eine lange und komplexe Geschichte, da empfehle ich das Buch zu unserem 100-Jahre Jubiläum, „Achtung Heimat“ (erschienen im Volk Verlag und auch von der MUH wärmstens empfohlen; Anm.), darin gibt es das Kapitel „Größenwahn im Erdinger Moos“. Es war schon ein Irrsinn, diesen Flughafen überhaupt in das nasse, neblige Erdinger Moos zu bauen. Da hatte man im Vergleich zu anderen Standorten wie etwa im Münchner Süden einfach den geringsten Widerstand erwartet. Doch auch im Erdinger Moos gab es Widerstand, bereits 1967 haben sich beispielsweise die Gemeinden zusammengetan zur „Schutzgemeinschaft Erdinger Moos“. Schon damals war der Größenwahn spürbar. Es waren vier Bahnen geplant, erst vor Gericht wurde der Flughafen auf zwei Bahnen zurechtgestutzt. Trotzdem haben damals schon viele den Glauben an die Gerichte verloren. Damals hat sich die Politik auch noch viel offener eingemischt – das hat sie heute offenbar gar nicht mehr nötig, das läuft alles viel subtiler.

Was ist so großartig an diesem Erdinger Moos?

Das Erdinger Moos ist eine Niedermoorlandschaft. Niedermoorlandschaften haben sehr lange Entstehungsgeschichten seit der Eiszeit und eine ganz besondere hydrologische und geologische Situation, etwa einen sehr hohen Wasserstand. Man hat dort in der Regel nur Wiesennutzung, und es gibt sehr viele Arten, die überhaupt nur in diesen feuchten, extensiv genutzten Wiesen vorkommen. Vor allem Wiesenbrüter – Brachvogel, Kiebitz, Wachtelkönig, Wiesenschafstelze, Bekassine, Sumpfohreule, man könnte eine ganze Latte aufzählen –, brauchen zum einen diese Feuchtigkeit und zum anderen die Großräumigkeit. Große, teils unerschlossene Räume – grad da war dieses Erdinger Moos ein ganz besonders wertvoller Raum, der natürlich durch den Bau des Flughafens schon stark gelitten hat.

Wie viel der wertvollen Fläche fiel durch den Flughafen weg?

Auf der Karte sieht man, er nimmt etwa ein Fünftel des Erdinger Mooses ein. Dieser nördliche Teil ist speziell wertvoll, weil es der feuchteste Bereich ist. Da drin ist der Flughafen mit seinen Entwässerungen, seinem Lärmteppich und dem Flächenverlust natürlich eine riesige Barriere, ein Fremdkörper.

Wie der da so drinliegt, das ist schon massiv.

Und es ist ja nicht nur der Flächenverlust durch den Flughafen selbst. Die Landwirte, die da vorher gewirtschaftet haben, mussten ja auch wohin. Es hat rund um den Flughafen eine Intensivierungswelle gegeben, die zu weiteren Entwässerungen und Flächenverbrauch geführt hat. Neue Straßen, Gewerbegebiete ... Es ist im ganzen Erdinger Moos immer wieder schleichend etwas verloren gegangen, das gesamte nördliche Moos hat an Wert verloren. Fakt ist, dass wir viele typische Niedermooarten da schon gar nicht mehr haben. Die Bekassine zum Beispiel kommt nur noch auf Durchzug vorbei, aber brütet hier nicht mehr regelmäßig.

Und die gute Nachricht?

Wir haben immer noch – quasi zwischen Autobahn und Flughafen – einen Restbereich, der noch einen guten Wert hat, mit Naturschutzgebieten, wo's noch ziemlich feucht ist. Der gesamte blaue Bereich ist europäisches Vogelschutzgebiet. Der empfindliche Wachtelkönig etwa sitzt genau hier drin, weil das der relativ ruhigste und großflächigste sehr feuchte Bereich ist.

Jetzt haben Sie mitten da hingedeutet, wo die 3. Startbahn eingezeichnet ist.

Genau. Wenn ich jetzt hergehe und mache genau da noch eine Startbahn rein, dann bleibt nichts mehr über. Dann ist da zwar noch so ein Alibi-streifen zwischen riesigem Flughafen-Moloch und Autobahn, aber die jetzt noch vorhandene Rest-Großflächigkeit ist völlig verloren.

Wenn man also die Fläche halbiert, dann ist das nicht mehr nur noch halb so toll, sondern entwertet.

Genau. Weil die Großflächigkeit verlorengeht. In diesem Bereich kommen zur Zugzeit zum Beispiel Tausende von Kiebitzen und Hunderte Bekassinen vor. Weil die Fläche noch groß und feucht genug ist.

Und was sollen die Vögel dann im Fall der 3. Bahn machen? Zusammenrücken? Da geht's jetzt wohl um die Sache mit den Ausgleichsflächen ...

Ein Beispiel: Da rechts oben, dieser Bereich ist der nasseste, strukturreichste Zipfel des nördlichen Erdinger Mooos. Da ist Naturschutzgebiet, FFH-Gebiet, europäisches Vogelschutzgebiet, das hat – abgesehen von einem Nationalpark – die höchste Schutzkategorie in Bayern. Da leben natürlich schon viele teilweise seltene Arten, besonders wertvoll ist es für das Blaukehlchen. Und jetzt sagt man: Na ja, die Vogelarten, die da im Bereich der 3. Startbahn

leben, die müssen halt dann umziehen. Etwa der Wachtelkönig, der eine recht komplizierte Art ist, der recht wählerisch ist und viel Platz braucht – der soll dann da oben noch mit rein.

Was ist denn so wichtig an diesem Wachtelkönig?

Nun, der Wachtelkönig ist eine der Arten, von denen wir alle abhängen.

Ach ...?

Stellen Sie sich das Leben vor wie ein Kartenhaus. Der Mensch ist Teil der Natur und von ganz vielen Leistungen der Natur abhängig. In einem Kartenhaus – jede Karte eine Art – wäre der Mensch mit seinen vielen Abhängigkeiten eine Karte weit oben. Jetzt werden unten immer weiter Karten rausgezogen – wann erwischen Sie die, die das Haus zum Einsturz bringt?



Oho. Das heißt, wenn der Wachtelkönig ausstirbt, könnte der Mensch der nächste sein?

Für Naturschutz gibt' ja mehrere Grundgedanken. Das eine ist das Ethisch-Moralische: Wir sind als Menschen eine Art von 10 bis 20 Millionen auf der Erde und haben nicht das Recht zu entscheiden, welche Art hier leben darf und welche nicht. Dann gibt's auch die anthropozentrische Begründung: Naturschutz ist für den Menschen wichtig, weil unser gesamtes Wirtschaften von der Natur abhängt – saubere Luft, Trinkwasser, Nahrungsmittelproduktion etc. –, und wenn die wegbriecht, wird's arg für uns. Aber wir tun oft so, als könnten wir die Funktionen von Natur technisch ersetzen. Das ist diese Denkweise, die mich rasend macht – denn das können wir in der Regel nicht.

Aber brauchen wir den Wachtelkönig?

Welche Arten „verzichtbar“ sind und welche nicht, kann keiner sagen. Im Sinne des Vorsorgeprinzips sollte man keine Art mutwillig aussterben lassen. Der massive Rückgang der Artenvielfalt ist neben dem Klimawandel eine der größten Herausforderungen unserer Gesellschaft, es gibt weltweit, in der EU, in Deutschland und in Bayern Biodiversitätsstrategien, um diesen Verlust zu stoppen – zumindest auf dem Papier.

Wenn man das Argument der wirtschaftlichen Überlebenskraft Bayerns auf seiner Seite wähnt, sagt man freilich leicht: Geh zua, die Naturschutzheimis mit ihrem Wachtelkönig!

Das macht man gern lächerlich, ja. Wir haben halt den Wachtelkönig oft mal herausgestellt, weil er so speziell ist und rechtlich einen hohen Schutz genießt. Er steht quasi stellvertretend für die 155 Vogelarten im Vogelschutzgebiet, es

aus: MUH 13
Frühling 2014
(c) MUH Verlag
GmbH

Text und Bilder: Abdruck nur mit Genehmigung der MUH Verlag GmbH;
Zitieren bitte mit Quellenangabe
www.muh.by

So unspektakulär wie schützenswert: Feuchtwiesen im Erdinger Moos; unten v.l.: Wachtelkönig, Bekassine, Blaukehlchen und Kiebitz sind nur vier von vielen Arten, die auf diesen Lebensraum angewiesen sind.

Fotos: picture alliance / WILDLIFE (1); Daniel Bastaja (1); Quelle Bund Naturschutz (4)

geht um den ganzen Lebensraum als solchen, um die gigantische Artenvielfalt – nicht nur Vögel – da drin. Und letztlich steht der Wachtelkönig auch stellvertretend für den Menschen.

Wir haben ja früher in der Schule das Prinzip vom Ökosystem gelernt, eines fragilen Gebildes ...

... an dem man nicht einfach beliebig irgendwie herumbasteln kann. Genau. Ich kann nicht sagen, ich schiebe ein paar Vogelarten einfach von einem Ort zum anderen.

Was ist da konkret vorgesehen in den Planungen der Ausgleichsmaßnahmen?

Hier – auf der Karte rechts oben – in diesem Naturschutzgebiet lebt ein großer, überregional bedeutsamer Bestand des Blaukehlchens. Es braucht Büsche. Der Wachtelkönig, der hierher umziehen soll, braucht aber großflächig offene Wiesen. Deswegen soll Gebüsch gerodet werden.

Wie? Im Naturschutzgebiet?

Ja, genau. Da wird gerodet, damit der Wachtelkönig genug Freiraum hat, dass er umziehen kann. Für das Blaukehlchen sollen ein paar Büsche stehen bleiben – rein ökologisch betrachtet ist es sehr wahrscheinlich, dass so der Bestand des Blaukehlchens zurückgehen und der Wachtelkönig hier sowieso nicht herziehen wird.

Es gibt ernsthaft die Planungen: Wir machen hier Gebüsch weg, da kommt der Wachtelkönig hin, und da drüben lassen wir ein paar Büsche stehen, da rücken dann die Blaukehlchen zusammen? Was ist denn das für ein Puppenhausdenken?

Es ist eine Denkart wie in der Zoohaltung. Man bastelt sich die Natur wie einen Garten zusammen. Das ist so absurd, wenn man das liest ...

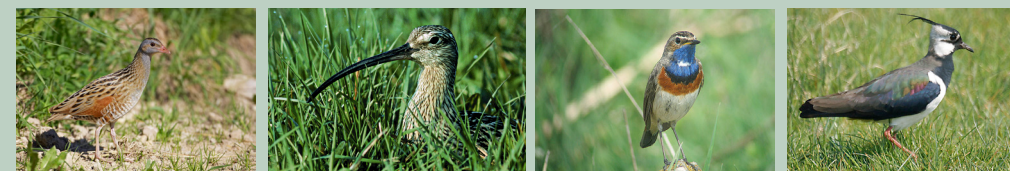
Kann man das seriös vertreten?

Als Ökologen und Biologen stehen wir oft fassungslos davor, wenn uns erklärt wird, dass das alles funktionieren soll. Dabei ist die ganze bayerische Landschaft voll von gescheiterten Ausgleichsmaßnahmen. Es funktioniert einfach oft nicht, das zeigen viele Beispiele. Und oft wird nicht mal kontrolliert, ob es funktioniert.

Und wenn man nun anmerkt, dass das eine Fantasie ist, zu denken, dass man ein paar Büsche wegtut, und dann zieht der Wachtelkönig auf die freie Fläche um und die Vögel rücken gemütlich zusammen – das erschüttert nicht die Gutachten?

Nein. Mir kommt's so vor, dass die Natur in diesen Verfahren nur noch formalisiert wird. Man handelt sie ab, damit den Formalien Genüge getan ist. Man kriegt rechnerisch einen Ausgleich her, da kommt genug Fläche raus, dass man z.B. sechs Wachtelkönige unterbringt – passt. Dass der Wachtelkönig gern in großen Gruppen lebt und sich schlicht nicht aufteilen wird in drei hier und drei da – wurscht. Unterm Strich steht da: Sechs Wachtelkönige bringen wir unter. Das zählt.

Eine Begründung von Richter Allesch für sein Urteil ist ja, dass „keine Naturschutzgründe“ gegen



den Bau der 3. Startbahn sprechen. Das leitet sich aus diesen Gutachten ab, die bescheinigen, dass die Naturzerstörung ausgleichbar wäre, oder?

Ja, genau. Man darf so eine Zerstörung nur zulassen, wenn es zu „keiner erheblichen Verschlechterung“ für die Lebensräume und Arten in einem Schutzgebiet kommt. Nach Ansicht des Richters sind aber „hinreichende“ Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, um die Zerstörung zulassen zu können. Er glaubt auch hier – wie beim Bedarf – den Gutachtern der FMG.

Auch diese Gutachter sind also bezahlt von den Leuten, die – zumindest mehrheitlich – gern die Startbahn bauen wollen. Wie soll das funktionieren, dass die objektiv sind?

Tja, schwierig. Drum haben wir ja in einigen dieser 200 Beweisanträge unabhängige Gutachten auch zu strittigen und ungeklärten Fragen im Bereich Naturschutz eingefordert. Auch Vorlagefragen zur bayerischen Interpretation europäischer Naturschutz-Richtlinien an den Europäischen Gerichtshof haben wir vorgeschlagen.

Aber das von der FMG bezahlte wird aber nicht ernsthaft als „unabhängiges Gutachten“ geführt?

Hm. Für den Richter war's jedenfalls unabhängig genug. Er hat unsere Beweisanträge und Vorlagefragen abgelehnt.

„NATUR WIRD IN DIESEN VERFAHREN NUR NOCH ABGEHANDELT, DAMIT DEN FORMALIEN GENÜGE GETAN IST.“

Diese Gutachter, was sind das für Leute?

Landschaftsplaner, Landschaftsarchitekten, Biologen, die in Planungsbüros arbeiten. Und die mittlerweile einfach viel Geld damit verdienen, wenn irgendwo Natur zerstört wird.

Haben Sie diese Gutachter mal kennengelernt?

Mit den Leuten, die das hier für genehmigungsfähig halten, haben wir auch mal länger diskutiert. Die sagen, sie sehen das schon mit der Zerstörung, aber das seien so tolle Verbesserungsmaßnahmen, die sie da zum Ausgleich machen, das würde man ja sonst nie hinkriegen!

Was kriegt man sonst nie hin?

Es sind ja nicht alle Ausgleichsmaßnahmen schlecht. Einige würden durchaus zu Verbesserungen führen – allerdings von Zuständen, die in Schutzgebieten eh gar nicht erlaubt wären. Das heißt, da werden Verbesserungen in Aussicht gestellt, zu denen der Staat eigentlich ohnehin verpflichtet wäre, die er aber nicht vollzieht. Man muss wissen, dass sämtliche Ausgleichsmaßnahmen für die 3. Startbahn in zwei

bereits bestehenden Europäischen Schutzgebieten rund um den Flughafen passieren würden – ich verliere 900 Hektar Europäisches Schutzgebiet, und für den „Ausgleich“ kommt kein Hektar neue Schutzfläche dazu. In diesem bestehenden Vogelschutzgebiet schreitet aber nun ja auch die Intensivierung der Landwirtschaft voran, Maisanbau etc. – obwohl das nicht sein dürfte, da müsste und könnte der Freistaat eigentlich was dagegen tun. Und die Planer sagen jetzt: Weil sich das Schutzgebiet ja sonst laufend verschlechtern würde, wäre es doch toll, dass jetzt als Ausgleich für die 3. Startbahn da drin effektive Schutzmaßnahmen durchgeführt würden.

Also von der Logik: Da ist ein Schutzraum, in dem entgegen der Vorschriften Verschlechterungen voranschreiten. Und diese könnte man stoppen, in dem man eine 3. Startbahn reinbaut, mit der man dann verargumentieren kann, dass der Rest von dem Schutzgebiet jetzt aber wirklich richtig toll ernsthaft geschützt wird. Statt zu sagen: „Behörden, sorgt mal dafür, dass dieses Vogelschutzgebiet seinem Namen gerecht wird.“ Die Wohltaten gibt's nur, wenn vorher was zerstört wird.

Ja. Das ist Ablasshandel. Eigentlich müssten die amtlichen Naturschutzbehörden sowieso sagen: Die Zerstörung von 900 Hektar Niedermoor ist fachlich, ökologisch gar nicht ausgleichbar.

Was steckt hinter dieser Denkart der Ausgleichbarkeit? Technischer Machbarkeitswahn?

Ja. Und uns wird ja nicht nur gesagt, die Zerstörung ist ausgleichbar, sondern dass die Landschaft hinterher sogar noch besser ist!

Der Mensch kann's besser als die Schöpfung – früher hätte man das Ketzerei genannt. Hat sich das mit den Ausgleichsflächen überhaupt mal als funktionierendes Konzept erwiesen?

Dass die Ausgleichsflächenregelung ins Bayerische Naturschutzgesetz aufgenommen wurde, war schon ein Erfolg, das wollten wir auch. Und für bestimmte Eingriffe kann's auch funktionieren. Aber das A und O ist, dass ausreichend Fläche da ist und biologische funktionale Zusammenhänge berücksichtigt werden. Je größer der Eingriff und je komplexer das Gebiet ist, desto schwieriger wird es, dafür einen ernsthaften Ausgleich zu schaffen. Und in diesem Fall ist es so: Man kann einfach keine 900 Hektar Niedermoorlandschaft schaffen. Es gibt Landschaften und Lebensräume, die kann man per se nicht ausgleichen. Das ist ja beispielsweise auch beim Donauausbau so: Man kann das Aufstauen eines natürlich fließenden Flusses nicht ausgleichen. Das geht nicht.

Der Donauausbau wurde ja von Horst Seehofer auf Eis gelegt. Da sind die Argumente aber auch nie akzeptiert worden, oder? Das war ja mehr eine Bauchentscheidung.



Ich denk, es war eine Kombination. Die Fakten allein haben ja jahrelang nicht geholfen, wichtig für die Umentscheidung war dieser Ortstermin, bei dem Horst Seehofer an der Donau war und den breiten Widerstand direkt erlebt hat. Aber ohne Fakten hilft auch keine Emotion. Obwohl: Die Windkraftgegner haben ja grad großen Erfolg bei Seehofer, auch mit Forderungen, für die es keinerlei fachliche Begründung gibt.

Sie haben als Argument das Landschaftsbild.

Aber in einer sehr pauschalen Art und Weise. Ich kann doch nicht für große Teile Südbayerns in Anspruch nehmen, dass Windkraftanlagen an *jedem* Standort überall das Landschaftsbild zerstören würden. Im Moment geht's drum, die Windenergie generell auszubremsten, auf einer abstrakten Ebene, damit man gar nicht mehr in die Einzelfallprüfung kommt. Es gibt zum Beispiel nicht *ein* logisches Faktenargument, warum plötzlich der Abstand von einem Windrad zur nächsten Wohnsiedlung auf zehnmal der Höhe festgesetzt sein sollte. Das ist eine pauschale, aus dem Bauch heraus festgesetzte Größe. Hört sich halt gut an, 10H.

Was meinen Sie, was steckt hinter den Haken schlägen von Seehofer in der Energiepolitik? Er betont ja die „Koalition mit den Bürgern“...

Ich denke, dass Seehofer diese Nähe zum Bürger dann nutzt, wenn es ihm passt. Beim Donausausbau hatte er wohl schlicht Angst vor den Landtagswahlen. Bei der Windenergie ist es so, dass die bayerische Staatsregierung die Windenergie ja jahrzehntelang nicht vorangebracht hat und der Atomenergie huldigte. Dann kam Fukushima, der erzwungenen Atomausstieg, die erzwungene Energiewende – die Kanzlerin hat entschieden, und die CSU musste mit. Und jetzt würde es allmählich konkret, man müsste die Energiewende umsetzen, die man nicht wirklich will ... Und da kommen Seehofer solche Windkraftgegner wohl ganz gelegen.

Also: Die Koalition mit *einigen* Bürgern.

Es gibt ja genug Leute, Bürgermeister, Landräte, die die Energiewende wollen. Die stößt er alle vor den Kopf. Es gab grad wieder eine Umfrage: Die Mehrheit der Bevölkerung ist für die Energiewende. Man muss schon fragen, mit welcher Berechtigung stellt sich Seehofer hier auf die Seite derjenigen, die grad im Moment lauter geschrien haben? Und bei der 3. Startbahn – obwohl da 82.000 Petitionen im Landtag liegen und eine ganze Region dagegen steht – da ist der Bürger offenbar egal. Weil, die will er ja selber.

Ganz schnell reagiert hat Seehofer ja auch auf den Protest gegen die Stromtrassen. Wie steht eigentlich der Bund Naturschutz dazu? Bei diesen Trassen war ja das Argument, dass sie für die Energiewende wichtig sind.

Ja, *wenn* sie für die Energiewende wichtig *wären*. Aber das Problem ist, dass die Trassen, die jetzt da geplant werden – gerade diese Amprión-Trasse (*Amprión: Netzbetreiber; Anm.*) – im Wesentlichen dafür da sind, dass der Braunkohlestrom zu uns nach Süden kommt. Da widerspricht mittlerweile nicht mal noch jemand. Also, die hat nichts mit der Energiewende zu tun. Und drum ist in dem Fall auch wie bei der 3. Bahn der Widerstand berechtigt, weil da eine riesige Zerstörung passieren soll und man sich fragen darf: Für was eigentlich?

Jetzt ist Seehofer ja mittlerweile gegen die Trassen und bremst gleichzeitig auch die Windenergie. Wo soll das hinführen?

Es scheint so, als ginge es der CSU darum, die Laufzeiten der Atomkraftwerke zu verlängern. Das erreicht man am Einfachsten, indem man verhindert, dass hier dezentral regenerative Energie erzeugt oder von woanders nach Bayern transportiert wird und indem man auch bei Energieeinsparung nicht richtig was vorantreibt.

Oha. Und irgendwann heißt's: Ihr wolltet keine Windräder, ihr wolltet keine Trassen. Aber jetzt geht uns der Strom aus ...

... dafür müssen wir jetzt halt Grafenrheinfeld länger laufen lassen. Darauf läuft's raus.

Wo wir schon beim Abschweifen sind, Stichwort „Seehofer hat den Bürgerwillen im Blick“ – aber er konnte nichts dagegen tun, dass dieser Genmais auf EU-Ebene durchgewunken wird? Was hält man davon?

Das ist ganz klassischer, purer Lobbyismus. Da hat sich die Gentechnikindustrie bei Angela Merkel durchgesetzt, die ist voll eingeknickt. Und die CSU stellt sich hin: „Wir waren dagegen, aber haben es nicht verhindern können!“

Hätten sie denn? Als kleinster Koalitionspartner?

Wenn man sieht, wie intensiv die CSU auf ihrer Ausländer-Maut beharrt hat, hätte sie ja die Frau Merkel beim Genmais auch mal unter Druck setzen können: Das wollen wir nicht! Koalition ist Koalition, dieses Thema ist uns wichtig, Punkt! Sonst gibt's einen Koalitionskrach! Wenn man's ernst gemeint hätte, hätte die CSU da vielleicht mehr erreichen können.

Den Krach riskieren.

Ja. Diese Sache wäre einen Krach sicher mehr wert gewesen als die Ausländer-Maut. Bei der hat man ja gesehen, dass Seehofer durchaus in der Lage ist, die CDU unter Druck zu setzen. Warum hat er's dann beim Genmais nicht getan?

Ja, warum nicht?

Tja. (*lacht*) Weil's ihm nicht wichtig genug war?

Oh mei. Zurück zur Startbahn. Es wird ja noch nicht gebaut. Aber FMG-Chef Kerkloh kann sich freuen, dass er die Baugenehmigung nach dem VGH-Urteil in der Schublade hat, damit er gleich loslegen kann, sollten sich „die Fakten ändern“. Wie tun die Startbahn-Gegner jetzt weiter?

Als nächsten rechtlichen Schritt werden wir Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision einreichen. Und zusammen mit „aufgemücket“ werden wir weiter an einer politischen Entscheidung arbeiten.

Engagiert für „Koa Dritte“: Dr. Christine Margraf erklärt was (und verweist auf ihre Blog, siehe r.u.).



Es wurde im Urteil vom VGH keine Revision zugelassen. Was bedeutet das?

Der Richter hält sein Urteil für so unanfechtbar, dass er sagt, das brauchen wir gar nicht erst von einer höheren Stelle kontrollieren lassen.

Der Richter kann einfach sagen „Hugh, ich habe gesprochen, braucht keiner mehr anschauen“? Ist das sonst Usus, dass Revision zugelassen wird?

In so einem komplexen Fall, mit so vielen offenen Fragen, mit fast 200 Beweisanträgen – da haben wir schon damit gerechnet, dass er eine Revision zulässt. Also eine Überprüfung durch das Bundesverwaltungsgericht. Die müssen wir jetzt beantragen, aber das ist eine sehr hohe rechtliche Hürde. Das Zweite ist, dass wir schauen, welche Fragen eignen sich, um die auf die Ebene der EU zu bringen. Das wäre eine Beschwerde bei der EU-Kommission. Und das Dritte ist, dass wir die politische Entscheidung forcieren werden – wir werden darauf drängen, dass endlich mal diese 82.000 Petitionen im Landtag behandelt werden – (*kurz vor Redaktionsschluss kam die Meldung, dass die Petitionen am 27. März 2014 im Landtag behandelt werden sollen; Anm. d. Red.)**. Wir werden die CSU unter Druck setzen in Sinne der „Koalition mit dem Bürger“: Ob sie wirklich gegen den Widerstand einer ganzen Region und gegen den Münchner Bürgerwillen dieses Ding durchdrücken wollen. Wir werden weiter auf eine endgültige Entscheidung auf politischer Ebene drängen. Der Widerstand ist ungebrochen. Im Gegenteil, die Leute sind derart stinkig – das geht jetzt nach dem Motto „jetzt erst recht“.

Dieses Urteil wird von Ihnen also nicht irgendwie als Schlusspunkt hingenommen.

Keineswegs. Das war ja nur einer von vielen Schritten, die wir in dem Widerstand schon hinter uns haben – und jetzt geht's halt weiter.

(Diese letzte Frage haben wir Frau Margraf kurz vor Redaktionsschluss noch nachgereicht) Jetzt kam die Neuigkeit, dass die Petitionen im Landtag behandelt werden sollen – was heißt das genau und was erwarten Sie sich davon?

82.000 Bürgerinnen und Bürger aus ganz Bayern haben eine Petition gegen die 3. Bahn unterschrieben. Aufgemücket und der BN haben die Petitionen im Juli 2013 an den Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses im Landtag, Erwin Huber, überreicht. Dann ist nichts passiert. Und letzte Woche – also nach den Kommunalwahlen – bekamen wir nun die Nachricht, dass die Petitionen am 27. März im Wirtschaftsausschuss behandelt, also diskutiert werden. Wir erwarten uns, dass sich die Ausschussmitglieder mit den Fakten, gerade auch dem fehlenden Bedarf, beschäftigen und den Bürgerwillen ernst nehmen. Die CSU hat die Mehrheit im Ausschuss – da können sie zeigen, wie ernst sie es mit den Bürgernähe nehmen. Die Petition kann dann auf Antrag auch zur Abstimmung ins Plenum des Landtages kommen. Auch da steht und fällt die Entscheidung damit, ob die CSU ihre bisherige Haltung pro 3. Bahn aufgibt.

* kurz nach Redaktionsschluss wiederum kam die Nachricht, dass die Behandlung der Petitionen wieder von der Tagesordnung des Wirtschaftsausschusses genommen wurde