

IA1 Weitere Anträge

Antragsteller*in: Dr. Christian Magerl (KV Freising), Beate Walter-Rosenheimer (KV Fürstenfeldbruck), Helga Stieglmeier (KV Erding) und Katharina Schulze (KV München-Stadt). _____

Unterstützende: Johannes Becher (KV Freising), Leon Eckert (KV Freising), Birgit Mooser-Niefanger (KV Freising), Markus Büchler (KV München-Land), Marcel Rohrlack (KV München-Stadt), Luise Krispenz (KV Dachau) und Sabine Pilsinger (KV München-Land)

Keine 3. Start- und Landebahn am Flughafen München im Erdinger Moos

- 1 Wir lehnen den geplanten Bau einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen
- 2 München entschieden ab.

Begründung

Votum der Münchner Bevölkerung ernst nehmen

Für uns ist das Votum der Bürgerinnen und Bürger in München eindeutig bindend. Am 17. Juni 2012 hat sich in München eine deutliche Mehrheit gegen den Bau der Piste ausgesprochen. Für eine Entscheidung zum Bau der 3. Startbahn bedarf es einer einstimmigen Entscheidung der drei Eigentümer des Flughafens, also dem Freistaat Bayern, der Bundesrepublik Deutschland und der Landeshauptstadt München. Durch den Bürgerentscheid besteht diese Einstimmigkeit derzeit nicht. Wir fordern OB Dieter Reiter und die Landeshauptstadt München auf, das eindeutige Votum des Bürgerentscheids weiterhin zu respektieren.

Es gibt weiterhin keinen Bedarf

Ministerpräsident Horst Seehofer hat seiner Regierungserklärung vom 28. September 2016 erklärt:

„Die Zahl der Flugbewegungen steigt seit dem letzten Jahr und das soll sich nach der Prognose auch in der Zukunft fortsetzen. Wir sehen deshalb den Zeitpunkt gekommen, jetzt in eine Debatte einzutreten über den Weg für eine Entscheidung zum Bau der dritten Startbahn. Ich bleibe bei meiner Überzeugung, dass diese Entscheidung zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern der Landeshauptstadt München getroffen werden muss. Wir streben dazu die Einleitung eines Ratsbegehrens an und wollen dazu mit der Landeshauptstadt München eine Übereinkunft treffen.“

2016 liegt die Zahl der Flugbewegungen deutlich unter 400.000 und somit nach wie vor unter dem Niveau des Jahres 2005, dem Jahr des Planungsbeginns der 3. Startbahn. Vom Maximaljahr 2008 mit 432.000 Flugbewegungen oder gar der maximalen Kapazität von mehr als 480.000 Flugbewegungen pro Jahr ist der Flughafen noch weit entfernt.

Eine Notwendigkeit für den Bau einer neuen Piste ist nicht ersichtlich. Wenige Monate mit wachsenden Flugbewegungen sind keine Trendwende, sondern eher ein von der Flughafengesellschaft (FMG) entfachtetes Strohfeuer. Denn es handelt sich dabei um:

Gekauftes Wachstum – Zuschüsse für die Fluggesellschaften stoppen

Die FMG förderte in den letzten Jahren die Einrichtung neuer Flugverbindungen jährlich mit zweistelligen Millionenbeträgen. Fast 300 Millionen Euro hat die FMG (ein Unternehmen, welches zu 100% im Eigentum der öffentlichen Hand ist!) seit 2005 ausgegeben, um zusätzlichen Flugverkehr einzukaufen. Das meiste Geld nahm sie mit jährlich zwischen 29 und 37 Millionen Euro von 2005 bis 2008 in die Hand – also in Flughafen-Boomjahren. Gleichzeitig klagten damals die FMG-Manager damals über eine angebliche Überlastung des Airports – und forderten dessen Erweiterung. 2015 wurden an Fluggesellschaften 18 Millionen Euro Zuschüsse gezahlt, im ersten Halbjahr 2016 waren es sogar 10 Millionen Euro. Damit

wurden (2016) 6000 Flugbewegungen gefördert. Der reale Zuwachs betrug im ersten Halbjahr 2016 4673 Bewegungen.

Eindeutiger könnte der Zusammenhang zwischen der Subventionierung von Fluggesellschaften und der Vorbereitung einer politischen Entscheidung zum Flughafenausbau nicht sein. Die Zielrichtung der Förderungen war immer klar: Es ging immer um den Zukauf von Verkehr.

Die Grenzen eines vertretbaren Wachstums sind für das dicht besiedelte Flughafenumland und besonders die Landeshauptstadt München längst erreicht

Die Menschen im Flughafenumland leiden bereits heute in enormem Umfang unter dem Lärm und den Abgasen des Flughafens und des Zubringerverkehrs. Bei dem Thema Abgase, Feinstaub und Lärm geht es um die Gesundheit der anwohnenden Bevölkerung.

Das Niveau der Mietpreise in der Region steigt unaufhaltsam, bezahlbarer Wohnraum ist fast nicht mehr vorhanden.

Gigantische Naturzerstörung

Das bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz musste feststellen: „Es hat sich herausgestellt, dass das „Nördliche Erdinger Moos“ (der geplante Standort der 3. Bahn) ein ökologisch hochwertiger Lebensraum für Vögel ist und damit als „geeignetstes Gebiet nach [...] EU-Vogelschutzrichtlinie als Vogelschutzgebiet gemeldet werden muss.“ Es sei eines der wichtigsten bayerischen Wiesenbrütergebiete, mit einem der größten Brachvogel- Bestände, sehr bedeutenden Brutvorkommen von Kiebitz, Feldlerche, Grauammer, weiteren Arten der Stillgewässer, Röhrichte und Verlandungszonen, wie dem Blaukehlchen.“

Wenn man den Schutz der Natur und Artenvielfalt, wie es die Bayerische Verfassung verlangt, ernst nimmt, verbietet es sich, einen solch wertvollen Lebensraum ohne Not zuzubetonieren. Die verbrauchte Fläche (fast 1000 Hektar) wäre größer als der Tegernsee (890 Hektar). Im Entwurf des Berichtes 2011 des Zukunftsrates der Bayerischen Staatsregierung wird zum Thema Verkehrsinfrastruktur ausgeführt: „Idealerweise sollte das vorhandene Verkehrs- Wegenetz optimiert, aber nicht weiter vergrößert werden. Dazu muss sich der Verkehr der räumlichen und ökologischen Belastbarkeit der Landschaften anpassen.“

Christian Magerl, Freising