



DATEN

und

FAKTEN

zur

3. STARTBAHN

Liebe Genossinnen und Genossen in der bayerischen SPD-Landtagsfraktion,

im Laufe des Jahres 2011 steht in der SPD-Fraktion im Bayerischen Landtag eine Entscheidung über die Haltung der Fraktion zur geplanten 3. Start- und Landebahn am Münchner Flughafen an.

In einem Informations- und Argumentationspapier vom Januar 2011 haben wir euch bereits mit Hintergründen und unseren Einschätzungen und Argumenten zu diesem – neben den Ausbauplänen an der niederbayerischen Donau – wohl größten aktuellen bayerischen Verkehrs- und Infrastrukturprojekt versorgt.

Mit dem vorliegenden Papier zu Daten und Fakten wollen wir euch weitere sehr bedenkenswerte Informationen an die Hand geben.

Unser Material stützt sich auf seriöse und allgemein zugängliche Quellen wie z.B. das Umweltbundesamt, das Helmholtz-Zentrum München, die Flughafen München GmbH (FMG) und diverse Tageszeitungen.

Wir haben uns in unserer Quellenarbeit nicht an Guttenberg-Methoden orientiert, sondern uns um die Einhaltung seriöser Standards bemüht.

Freundschaft,



Peter Warlimont, Kreisvorsitzender Freising



Michaela Meister, Kreisvorsitzende Erding

Unsere Kritik an den Plänen zur 3. Start- und Landesbahn zielt vor allem auf folgende Aspekte:

► Infrastrukturpolitik für Bayern

Der Großraum München boomt – mit allen positiven, aber auch hochproblematischen Folgen für die Region selbst und für Bayern!

Die Region *Greater Munich* ist konfrontiert mit Wohnungsmangel, Belastung durch Verkehr und Lärm, fortschreitender Zersiedelung und anhaltendem Zuzug von Arbeitskräften in eine Region, in der faktisch Vollbeschäftigung herrscht.

Andere Teile Bayerns haben erheblich mit Abwanderung und all ihren Folgen für regionale Entwicklung und gesellschaftlichen Zusammenhalt zu kämpfen.

Die Startbahn-Pläne zementieren diese Entwicklung, statt ihr entgegenzuwirken.

Der Münchner Großflughafen ist in seinen aktuellen Dimensionen für die wirtschaftliche Stärke Südbayerns völlig ausreichend – der weitere Ausbau zum Drehkreuz ist wirtschaftspolitisch unnötig und strukturell kontraproduktiv.

Für die BayernSPD muss es darum gehen, Strukturpolitik für ganz Bayern zu machen!

► Verkehrspolitik und Klimaschutz

Wie Massenflugverkehr angesichts begrenzter Treibstoffvorkommen und vermutlich drastisch steigender Treibstoffpreise in 20 oder 30 Jahren aussehen wird, steht in den Sternen.

Dazu kommt, dass der Flugverkehr unbestreitbar ein Klimakiller ist.

Für die BayernSPD müssen im Mittelpunkt der Verkehrs- und Klimapolitik der Ausbau des Schienenverkehrs und die Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene stehen!

► Gute Arbeit

Der Münchner Flughafen bietet viele qualifizierte und gut bezahlte Arbeitsplätze – er bietet aber auch zunehmend schlecht bezahlte Arbeit.

Dieser Trend wird sich beschleunigen, wenn die hohen Kosten für die 3. Startbahn von der FMG und den Fluggesellschaften, v.a. der Lufthansa, erwirtschaftet werden müssen – der Kostendruck wird die Beschäftigten treffen, übrigens nicht nur die gering Qualifizierten.

Für die BayernSPD ist es von zentraler Bedeutung, solchen Tendenzen nicht entgegenzukommen!

► Risiken der Finanzierung

Die FMG wird von öffentlichen Gesellschaftern getragen.

Zahlen sich die hohen Investitionen nicht aus (über die vergangenen 20 Jahre hat die FMG meist geringe und manchmal gar keine Erträge ausgewiesen), bleibt die Finanzierung letztlich an den Gesellschaftern, also am Steuerzahler hängen.

Für die BayernSPD ist es nach BayernLB und Griechenland-Desaster von größter Bedeutung, die Bürger Bayerns vor finanziellen Abenteuern zu schützen!

→ Auf den folgenden Seiten untermauern wir unsere kritische Haltung mit Daten und Fakten aus verschiedenen Publikationen und Quellen.

Lebenshaltungskosten im Flughafenumland

Carolin Dümer, Kreisgeschäftsführerin der Caritas Freising

Carola Neulinger, Beratungsstelle für psychische Gesundheit der Caritas Freising:

"Das Preisniveau für Miete, Lebensmittel und Konsumgüter ist für Arbeitnehmer aus dem Niedriglohnbereich zu hoch und stellt eine enorme Belastung dar."

"Bei uns gibt es einen Schein-Wohlstand, auch in der Mittelschicht. Wir denken, es geht uns gut, wir haben es wunderbar, aber so ist es nicht. Für viele Arbeitnehmer ist es eine belastende Situation, dem 'Standard Freising' genügen zu müssen."

Quelle | SZ vom 03.05.2011

"Nur zu strammen Preisen – Weihenstephaner Studenten haben große Probleme, in Freising eine kostengünstige Unterkunft zu finden ... Für 18 Quadratmeter in einer WG im Stadtteil Lerchenfeld werden 385 Euro Warmmiete verlangt."

Quelle | SZ vom 04.05.2011

Wohnungsbau, Wohnungsnot und Siedlungsdruck im Flughafenumland

Bevölkerungsentwicklung Landkreis Freising:

				Fortschreibung des Bevölkerungsstandes	
				Stichtag	
13.09.1950	06.06.1961	27.05.1970	25.05.1987	31.12.2009	
82 737	81 210	94 855	118 144	165 483	

Diakonisches Werk Freising – Angelika Nothnagel von der Fachstelle zur Verhinderung von Obdachlosigkeit (FOL):

2009: 170 Wohnungsnotfälle

2010: 205 Wohnungsnotfälle

Brennpunkte Moosburg und Neufahrn (ohne Stadt Freising. Diese hält und baut als einzige Kommune noch Sozialwohnungen mit Millionenaufwand. Zuständigkeit Caritas)

"Die Zahl der Hilfesuchenden wächst, die Fälle werden immer komplexer."

Hohe Mieten im Einzugsbereich des Flughafens

"Der Flughafen bietet viele Jobs im Niedriglohnsektor an. Bei Arbeitslosigkeit und fehlenden Rücklagen ist die fortlaufende Mietzahlung nicht gesichert. Dies führt dann schnell zu sozialen Notlagen."

Quelle | Jahresbericht der FOL und SZ vom 20.04.2011

Man kann nicht sagen, dass sich der Münchner Wirtschaftsreferent Dieter Reiter, SPD, mit seiner jüngsten Äußerung zum Thema Wohnungsbau in der Region im Landkreis Freising viele Freunde gemacht hat. Reiter hatte gefordert, die Umlandgemeinden mögen doch bitte größere Wohnblöcke statt schmucker Ein- und Zweifamilienhäuser bauen, um so den Münchner Wohnungsmarkt zu entlasten. Gerade in den Kommunen rund um den Münchner Flughafen kommt das nicht gut an, denn die Nähe zum Airport belastet Infrastruktur und Wohnungsmarkt im Landkreis Freising ganz erheblich.

Das Thema Wohnungsbau steht im Landkreis Freising nicht erst seit kurzem auf der Tagesordnung und für Klaus Stallmeister, parteifreier Bürgermeister der Flughafengemeinde Hallbergmoos, sind Reiters Forderungen darum auch nichts mehr als "starke Sprüche". "Erstens ist das unsere Sache, wie und was wir bauen, und zweitens kann Herr Reiter gerne einmal zu uns nach Hallbergmoos kommen, dann sieht er, was wir alles für den Wohnungsbau tun, um vor allem die jungen Familien im Ort zu halten", so Stallmeister.

Für Kommunen in Oberbayern gelte das Harmonisierungsgebot. Das bedeute, für jeden Quadratmeter Gewerbefläche, den eine Gemeinde im Flächennutzungsplan ausweise, müsse sie automatisch auch zwei Quadratmeter für den Wohnungsbau nachweisen. Für den Flughafen als Gewerbegebiet, an dem die Stadt München ja zu 23 Prozent beteiligt ist, gelte diese Vorschrift jedoch nicht - obwohl dort immer neue Ar-

beitsplätzen entstehen würden.

Den Umstand, dass die FMG den Zusammenhang zwischen Flughafen, Zuzug und Wohnungsbau nicht so sieht wie die umliegenden Gemeinden, kritisiert auch der Freisinger Landrat Michael Schwaiger. Überdies weist er darauf hin, dass der Landkreis Freising eine eigene Wohnungsbaugesellschaft gegründet habe, die sich in erster Linie dem sozialen Wohnungsbau widme. Das tut seit Jahren auch die Stadt Freising, die sich - auch wegen des Siedlungsdrucks - dagegen entschieden hat, ihren Bestand von rund 800 Sozialwohnungen auf dem freien Markt zu verkaufen.

Quelle | SZ vom 04.05.2011

"Siedlungsdruck ist hausgemacht"

Man mag es dem Münchner Wirtschaftsreferenten Dieter Reiter verzeihen, dass er sich zurzeit mit markigen Sprüchen in Sachen Wohnungsbaupolitik ins Gespräch bringt ... Sein Vorwurf, die Münchner Umlandgemeinden nutzten nur allzu gerne das Münchner Infrastrukturangebot, trügen aber zur Wohnungsnot dort keinen Deut bei, muss vor allem den Menschen im Flughafenumland wie blanker Hohn vorkommen.

Schließlich ist ja die Stadt München als Anteilseignerin der Flughafengesellschaft indirekt mitverantwortlich für den Siedlungsdruck in dieser Region, den die Städte und Kommunen hier schon lange erkannt haben und dem sie auch schon lange begegnen. Für die Stadt Freising beispielsweise wäre es ein Leichtes gewesen, ihre rund 800 Sozialwohnungen auf dem freien Markt zu verschleudern. Aber sie hat sich dagegen entschieden. Stattdessen saniert Freising nicht nur die bestehenden Sozialwohnungen, sie baut zurzeit auch noch 68 neue für 12,3 Millionen Euro an der Isarstraße. Und der Siedlungsdruck wird nicht nachlassen, das sagen zumindest die Prognosen. Die Erweiterungspläne für den Flughafen im Erdinger Moos tun da ihr Übriges.

Diese Entwicklung könnte abgeschwächt werden, würden die Pläne für den Bau der dritten Startbahn am Airport aufgegeben. Hier wiederum könnte sich der Münchner SPD-Politiker Dieter Reiter erneut effektiv in Szene setzen, wenn er seine Parteikollegen im Münchner Stadtrat davon überzeugen könnte, ihre bislang stets positive Einstellung zu den Ausbauplänen der FMG noch einmal zu überdenken.

Quelle | Kommentar in der SZ vom 04.05.2011

Sogwirkung, Strukturpolitik, Fachkräftemangel

"Wolken am Horizont"

Andernorts würde man vermutlich von Luxusproblemen reden, die man selber gerne hätte. Denn natürlich gibt es, gemessen am Großraum München, Regionen in Deutschland, die mit viel größeren Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Landstriche, aus denen die Menschen flüchten, weil sie keine Perspektive für sich sehen, Städte, die veröden und verarmen. München und sein Umland hingegen sind seit Jahren ein Magnet für Menschen, die einen Job suchen und für Unternehmen, die sich hier ansiedeln wollen.

Doch auch in München gibt es die ersten Wolken am Horizont. Sie werden nur von vielen nicht ernst genommen, denn noch scheint ja die Sonne. Aber bereits jetzt macht sich der seit langem prognostizierte Fachkräftemangel in einzelnen Wirtschaftszweigen bemerkbar. Die Baubranche gehört dazu, auch die Pflege, weitere Bereiche werden folgen. ... So lange die Jobmaschine München Arbeitsplätze bietet, die es anderswo nicht gibt, werden die Menschen kommen und die hohen Wohnpreise als unvermeidliches Übel hinnehmen. Aber wenn die Qualifizierten so wenig werden, dass sie sich die Jobs aussuchen können, warum sollten sie dann in die Stadt mit den höchsten Mieten gehen?

Fachkräftemangel und hohe Wohnpreise – für die Region München ist das eine brisante Mischung. Die Wohnungsmisere wird auf Jahre hinaus das drängendste politische Problem bleiben. Und es ist nur zu lösen, wenn Stadt und Umlandgemeinden endlich an einem Strang ziehen.

Quelle | Kommentar von Peter Fahrenholz in der SZ vom 27.06.2011

Gering qualifizierte Arbeit, prekäre Arbeitsverhältnisse, Entlohnung

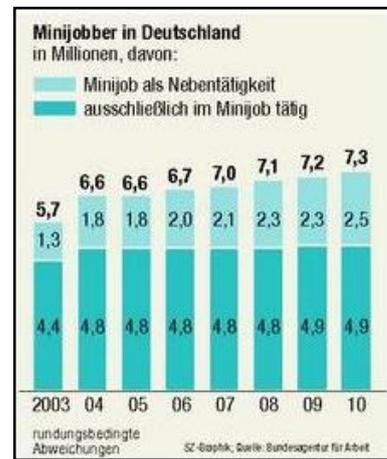
Ein Argument für den Ausbau des Flughafens lautet, dass er besondere Bedeutung für die Beschäftigung in Bayern, insbesondere für Langzeitarbeitslose und geringqualifizierte Arbeitnehmer, habe.

Die Wirklichkeit bei den erwarteten Qualifikationen sieht in wesentlichen Teilen so aus, sogar für 400€-Jobs:

Fließend deutsch – (gute) Englischkenntnisse – Gewandtheit im Umgang mit Kunden – Schichtdiensttauglichkeit – gepflegtes Erscheinungsbild – Führerschein Klasse B – Flexibilität – Selbstständigkeit

Der Stellenaufbau für Flugbegleiter und Bodenpersonal, auch bei Lufthansa und Air Berlin, findet in der Regel bei Unterfirmen statt – dort bezahlt man z.T. seine Ausbildung selbst und erhält z.T. Bereitschaftsverträge für den Bedarfsfall.

Ganz generell ist davon auszugehen, dass die allgemeine Tendenz zu prekären Arbeitsverhältnissen auch vor dem Flughafen München nicht Halt machen wird, gerade wenn der Gewinndruck durch die enormen Ausbauproduktionen steigt.



Irmgard Fischer, Betriebsseelsorgerin in Freising und Verdi-Vertreterin:

Die Tendenz zur Vertöchterung am Flughafen geht weiter. Alleine die FMG hat 11 Tochtergesellschaften. Die alltägliche Beratungsarbeit zeigt, dass die Verunsicherung und zum Teil Angst der Beschäftigten bei der FMG und am Flughafen generell zunimmt – Hintergrund ist die fortschreitende Prekarisierung.

Quelle | SZ vom 02.05.2011 und internes Fachgespräch

Der Flughafen bietet unbestreitbar eine erhebliche Anzahl gut bezahlter Beschäftigungsverhältnisse. Selten ist aber die Rede von den Beschäftigten, die mit ihrem Job am Flughafen allein in unserer Hochpreisregion nicht existieren können.

Die Arbeitsstätten-Erhebung 2006 (ASE) der FMG für den Flughafen München weist ein Durchschnittsgehalt aller Arbeitnehmer (einschl. Teilzeit- und 400€ Kräfte) von 32000€ p.a. aus.

Auf Vollzeitarbeitsplätze berechnet wird ein Mehr von 10% angegeben, also 35200€.

Bei 40% Abgabenlast entspricht dies einem durchschnittlichen Monats-Netto von 1750€ – das ist in einer Hochpreisregion keine üppige Entlohnung.

Rechnet man die Gehälter der Gutverdienenden heraus – die ASE macht dazu in der veröffentlichten Form keine Angaben –, kann man ermessen, dass für eine ganze Reihe von Beschäftigten das durchschnittliche Monats-Netto signifikant unter den oben errechneten 1750€ liegt.

"Jobwunder"

Bis 2020 wird ein Zuwachs an Beschäftigten von rd. 18000 innerhalb des Flughafens und 66000 im erweiterten Flughafenumland prognostiziert.

Wo sollen all diese Beschäftigten herkommen? Ist das für die Region verkraftbar?

Braucht ausgerechnet eine Region eine derartige Beschäftigungspolitik, die schon vor Betriebsaufnahme des Flughafens Arbeitslosenzahlen hatte, die einer Vollbeschäftigung entsprachen?

Muss es nicht Ziel bayerischer Arbeitsmarkt- und Strukturpolitik sein, dort aktiv zu werden, wo Regionen in Schwierigkeiten sind?

Strukturdaten der Agentur für Arbeit Freising

Kurzüberblick

Merkmale	Agentur für Arbeit Freising
Bevölkerung (Stichtag 31.12.2009)	291.853
darunter: im erwerbsfähigen Alter (15 bis unter 65 Jahre)	200.327
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (am Arbeitsort; vorläufige Ergebnisse; Stichtag 30.06.2010)	103.792
Arbeitslose (Jahresdurchschnittswert 2010)	4.799
Arbeitslosenquote (auf Basis aller zivilen Erwerbspersonen; Jahresdurchschnittswert 2010)	2,9
Bewerber für Berufsausbildungsstellen (Berichtsjahr 2009/10)	1.719

Quellen: Bundesagentur für Arbeit, Statistisches Bundesamt, Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

Detaillierte Strukturdaten und -indikatoren für den Agenturbezirk und die zugehörigen Kreise finden Sie rechts unter dem Link "Strukturdaten und -indikatoren des regionalen Arbeitsmarktes". Dort finden Sie auch weitere Hinweise zu den o.g. Daten.

[zum Seitenanfang](#)

Risiken der Finanzierung von 1 Mrd. Euro

Am 11. Juli 2011 machte es FMG-Chef Michael Kerkloh offiziell:

Die Kosten für die 3. Startbahn belaufen sich auf eine Milliarde Euro – die Hälfte für die Bahn, die andere Hälfte für Flächenerschließung, Lärmschutz und weitere Ausgleichsmaßnahmen.

Zur Finanzierung meinte er: "Es ist völlig klar, dass wir das Geld haben."

Quelle | Freisinger Tagblatt vom 12.07.2011

Hier ein paar Daten, um den Optimismus der FMG-Führung realistisch einordnen zu können:

→ Schuldenstand der FMG:

Vor dem Umzug von München-Riem nach Freising/Erding erhielt die FMG ein praktisch zinsfreies Gesellschafterdarlehen in Höhe von 1,3 Mrd. Euro – davon wurden in über 20 Jahren nur 800 Mio. zurückbezahlt. Ende 2010 lag der Schuldenstand der FMG bei 492 Mio. bei den Gesellschaftern (215 Mio. beim Freistaat, 113 Mio. bei Stadt München, 164 Mio. beim Bund).

Ende 2007 waren Verbindlichkeiten von 1,9 Mrd. Euro u.a. in Form von Krediten, Lieferungen und Leistungen aufgelaufen.

→ Jahresgewinne der FMG der vergangenen Jahre:

Bilanzjahr	2009			2008			2007
	Betrag		Differenz zum Vorjahr	Betrag		Differenz zum Vorjahr	
	Mio. €	Mio. € %		Mio. €	Mio. € %		
Anlagevermögen	2.789,50	-38	-1,3	2.827,50	-11	-0,4	2.838,40
Fremdkapital	2.017,10	-9,9	-0,5	2.027,00	-32	-1,9	2.060,90
Eigenkapital	442,1	-1,5*	-0,3	443,6	4	1	439,6
Vorräte	65	0	0	65	7,3	12,7	57,7
Umlaufvermögen	157,9	23,3	17,3	134,6	-16	-11	151
Forderungen	75,5	11,4	17,8	64,1	-13	-17	76,9
Liquide Mittel	17,4	11,9	216	5,5	-11	-67	16,4
Konzerngewinn bzw. -jahresfehlbetrag	-1,5**	-5,5	-138	4	-46	-92	49,7
Bilanzsumme	2.951,10	-13	-0,5	2.964,50	-28	-0,9	2.992,40
Eigenkapitalquote	15%		0	15%		0,3	14,70%

* lt. Geschäftsbericht der FMG Konzernjahresfehlbetrag nach Abzug der Drohrückstellungen für den Bodenverkehrsdienst € 111,4 Mio. und andere € 198,1 Mio.

** ergibt sich aus Konzernjahresfehlbetrag (Geschäftsbericht S.79)

Der Jahresgewinn 2010 betrug 105 Mio. €, eine dreistellige Gewinnsumme hatte es bis dato nicht gegeben.

Ein Unternehmen mit dieser Gewinnentwicklung und dieser Eigenkapitalquote kann eine solche Investition nur stemmen, wenn als Sicherheit die staatlichen Gesellschafter (= der Steuerzahler!) dahinterstehen.

Wie schnell Flughäfen und Politik unter Druck geraten können, zeigt sich an den derzeitigen Entwicklungen um die Flughäfen in Hof und Nürnberg.

Hof ist schon seit Langem auf staatliche Subventionen angewiesen.

Nürnberg ist ein Beispiel dafür, mit welchen wirtschaftlichen Risiken der Flugbetrieb verbunden ist – überschwängliche Prognosen (Wachstum bis 6,5 Mio. Passagiere) halten der Realität (4 Mio. Passagiere) nicht Stand, es kommt zu ernst zu nehmenden Jahresfehlbeträgen, gleichzeitig droht die Abwanderung von Air Berlin.

Verantwortungsvolle Standortpolitik oder Imponiergehabe?

Der Flughafen München soll struktur- und wirtschaftspolitisch den Großraum Südbayern bedienen – dafür hat er vollkommen ausreichende Kapazitäten.

Die FMG und Teile der Politik haben sich aber sachfremde Wettbewerbsziele gesetzt – es geht nicht um vernunftorientierte Standortpolitik, es geht im Kern darum, den Flughafen Frankfurt einzuholen:

"Um international als Drehkreuz für große Fluggesellschaften attraktiv zu bleiben und Boden gegenüber der Frankfurter Konkurrenz gutzumachen, brauche München eine dritte Bahn, sagte Kerkloh."

Quelle | SZ vom 12.07.2011

"Michael Kerkloh hat den Rhein-Main-Flughafen im Visier: 'Unser Plan ist die Frankfurter Größe mit Münchner Qualität!'"

Quelle | Freisinger Tagblatt vom 12.07.2011

Unabgestimmte Flughafen-Strukturpolitik

Es gibt nach wie vor kein abgestimmtes Flughafen-Gesamtkonzept für Deutschland.

Die Auswirkungen neuer Entwicklungen – der Ausbau in Wien, die vierte Bahn in Frankfurt oder der neue Flughafen in Berlin – werden in den Planfeststellungsunterlagen der FMG nicht berücksichtigt, z.B.:

Air Berlin bietet ab Sommer 2011 Direktflüge zwischen Berlin und New York an. Sobald der neue Flughafen BBI in Juni 2012 eröffnet wird, werden vermutlich Strecken hinzukommen, die im Moment über München abgewickelt werden. Dazu Rainer Schwarz, Chef der Berliner Flughäfen:

"Der künftige Hauptstadtflughafen Berlin Brandenburg International (BBI) in Schönefeld bietet für weiteres Wachstum beste Voraussetzungen, betonte der Airport-Chef. Ziel sei es, mit BBI in die Rangliste der zehn führenden europäischen Flughafenstandorte aufzusteigen."

Quelle | www.spiegel.de vom 22.09.2010

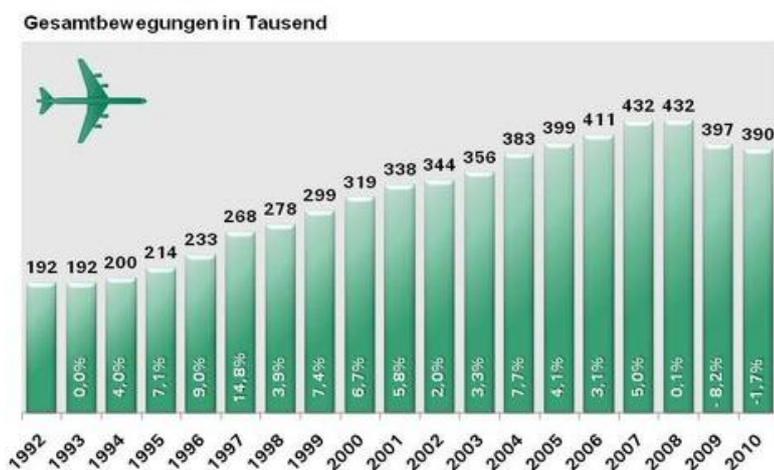
Flugbewegungen

Ein zentrales Argument für den Ausbau des Flughafens ist Entwicklung der Flugbewegungen. Folgende Prognosen liegen dem Planfeststellungsverfahren zugrunde:

Flugbewegungen lt. Prognose-Gutachten der Flughafen München GmbH (FMG):

für 2009: 456.000 Flugbewegungen
für 2010: 469.000 Flugbewegungen
für 2020: 536.000 Flugbewegungen
für 2025: 590.000 Flugbewegungen

Tatsächlich sind diese Zahlen höchst zweifelhaft, wie die folgende Grafik der FMG zeigt:



Quelle: FMG - www.munich-airport.de

Passagieraufkommen

Ein weiteres zentrales Argument für den Ausbau des Flughafens ist Entwicklung des Passagieraufkommens. Wie bei den Flugbewegungen gehen die Prognosen für das Planfeststellungsverfahren von einer stetigen, ungebremsten Zunahme aus.

Tatsächlich werden Brüche durch Wirtschaftskrisen vernachlässigt und es werden für die Zukunft Steigerungsraten prognostiziert, für die es aus der Vergangenheit keine Belege gibt – und das bei vermutlich drastisch steigenden Energiekosten.



Schienerverkehr

Nachfolgendes Schaubild der Fa. Intraplan, auf deren Gutachten die Planfeststellungsunterlagen im Wesentlichen fußen, zeigt, dass alleine im innerdeutschen Verkehr ein hohes Potential für andere Verkehrsträger besteht:

Tabelle 1: Flugbewegungen und Passagiere am Flughafen München im Jahr 2006

Regionen	2006	
	1.000 Flugbewegungen	Mio. Passagiere (inkl. Transit)
Deutschland	120,9	9,4
Westeuropa ¹⁾	177,1	12,2
Osteuropa und Türkei ²⁾	67,0	4,7
Nordafrika und Afrika Rest	4,5	0,8
Naher Osten ³⁾	4,8	0,6
Indien, Südostasien, China, Ostasien	5,0	1,1
Nordamerika	9,2	1,7
Sonstige ⁴⁾	22,7	0,3
Summe	411,2	30,8

1) Nordeuropa, Britische Inseln, Westeuropa, Iberische Halbinsel, Österreich, Italien

2) Osteuropa, europäische und asiatische Staaten GUS, Balkan und Türkei

3) Naher Osten, Arabische Halbinsel und Naher Osten Mittelmeerraum

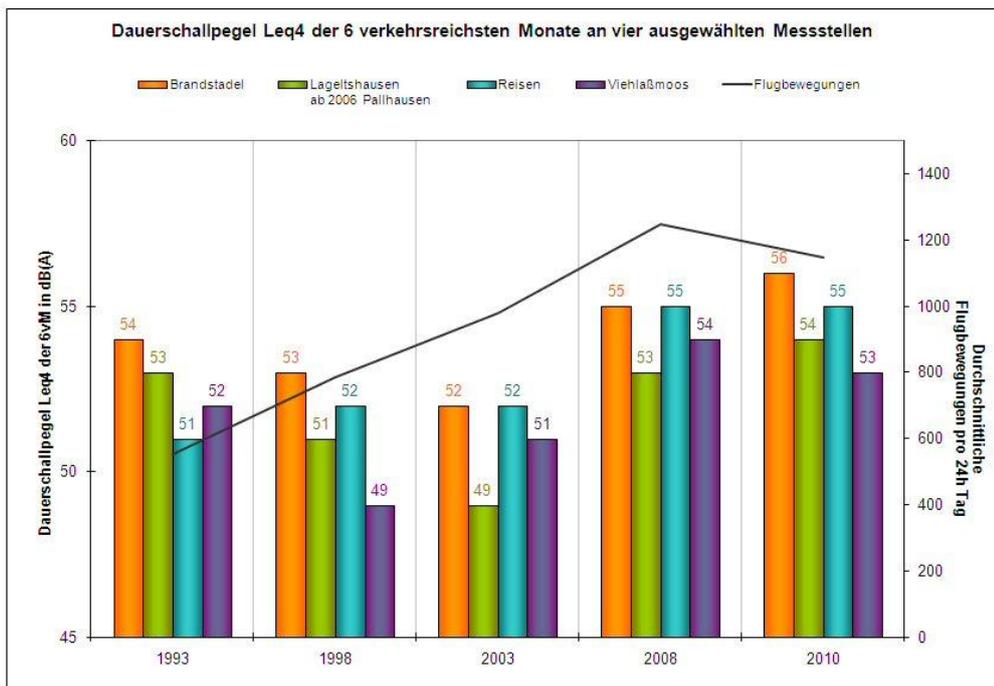
4) Mittelamerika, Südamerika (bei Bewegungen auch: GA gewerblich, GA nichtgewerblich)

Quelle: Intraplan, 2007a

Ungefähr 70 % der Flugbewegungen und Passagiere verkehren zwischen traditionellen Absatzgebieten in Deutschland und Westeuropa. Mit einem

Fluglärm und Gesundheit

Die FMG misst mit stationären und mobilen Messungen die Fluglärmbelastung im Umland. Dabei ergeben sich für die Dauerschallpegel folgende gemittelte Werte:



Zu beachten ist, dass die Einzelschallereignisse z.T. weit über den gemittelten Dauerschallpegeln liegen. Die FMG veröffentlicht die Messwerte im Detail.

Quelle | www.munich-airport.de/de/company/umwelt/laerm/index.jsp

Eine Auswertung ergibt, dass je nach Standort, Witterung, Jahreszeit und Tageszeit zwischen 10 und 40 Prozent der Messungen Werte von 66 dB(A) bis 80 dB(A) ergeben.

Somit liegen die einzelnen Lärmereignisse zu einem erheblichen Teil deutlich über den Mittelwerten.

Dieser Überflug-Lärm, der Gesundheit und Lebensqualität der Betroffenen massiv beeinträchtigt, wird mit der 3. Startbahn bislang verschonte Teile von Freising und verschiedene Erdinger Kommunen betreffen.

Die Stadt München hat sich durch die Verlagerung des Flughafens von Riem ins Erdinger Moos vom Überfluglärm frei gemacht – nun soll durch die Ausbaupläne zusätzlicher Flugverkehr in die Region geholt werden, zu Lasten der Menschen im Norden Münchens.

Verschiedenste Forschungsarbeiten, darunter die HYENA-Studie (verantwortlich: EU Commission – Environment and Health) aus dem Jahr 2008, die Studien "Arzneimittelverbrauch" (2006) und "Risikofaktor nächtlicher Fluglärm" (2010) des Umweltbundesamtes und die Studie "Gesundheitsrisiko Lärm" (2007) des Helmholtz-Zentrums München, weisen nach, dass Fluglärm erhebliche Auswirkungen auf die Gesundheit hat und Erkrankungsrisiken signifikant zunehmen, z.B.:

Bluthochdruck

Erhöhter Medikamentenbedarf

Diverse Formen von Herz- und Kreislauferkrankungen

Depressionen

Atemwegserkrankungen

Schlafstörungen

Hormonelle Reaktionen

Quellen | SZ vom 16.01.2008

Frankfurter Rundschau vom 12.01.2007

Neue Zürcher Zeitung vom 25.04.2007

www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/2010/pd10-009_fluglaerm_macht_krank.htm

<http://www.hyena.eu.com>

<http://www.helmholtz-muenchen.de/flugs/flugs-sitemap/index.html>

Klimaschutz und Flugverkehr

Der Flugverkehr ist zu knapp 10 Prozent am Klimawandel beteiligt.

Prof. Dr. Andreas Troke sagte 2007 als Präsident des Umweltbundesamtes:

"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."

Durch die direkte Eintragung insbesondere von Stickoxiden und von Wasserdampf in hohe Luftschichten entstehen laut IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) Klimawirkungen, die zwei- bis fünfmal höher sind als die durch CO₂.

Quellen | *Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 03.03.2007*

www.bund.net/bundnet/themen_und_projekte/verkehr/luftverkehr

Der CO₂-Ausstoß der Lufthansa-Flotte 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*

Im internationalen Vergleich schneidet die Lufthansa-Flotte schlecht ab.

Im Schnitt produziert sie 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.

Für die Lufthansa ist es schwerer, die Einsparziele zu erreichen, weil sie im Gegensatz zu BA ihre Langstreckenflotte bereits teilweise erneuert hat.

Quelle | *Wirtschaftswoche vom 03.09.2007*

Die "Luftverkehrsstudie 2007" des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie und des BUND hat den Luftverkehr seit der deutschen Wiedervereinigung untersucht und errechnet, wie es bis 2030 weitergeht, wenn sich die bisherigen Entwicklungen fortsetzen. Dabei wurden die Großflughäfen Frankfurt am Main und München sowie 15 weitere deutsche Standorte analysiert.

Die Klimafolgen sind gravierend.

Quelle |

www.bund.net/fileadmin/bundnet/publikationen/verkehr/20080409_verkehr_luftverkehr_2007_wuppertal_studie.pdf

Sollte der Flugverkehr wie bisher und entsprechend den vorliegenden Prognosen ungebremst weiter wachsen, wird er allein im Jahr 2040 EU-weit die klimarelevante Schadstoffmenge verursachen, die den selbstgesteckten 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.

Quelle | *Tyndall Center for Climate Research (2005)*

Der Emissionshandel und angeblich klimaneutrale Angebote wie *Atmosfair* erscheinen als "moderne Form des Ablasshandels", so Prof. Dr. Robert Sausen vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Oberpfaffenhofen.

Quelle | *Münchner Merkur vom 28.01.2009*

FAZIT

In ihrer **Resolution »Politikwechsel im Süden«** hat die BayernSPD auf dem Landesparteitag in Germering am 02.07.2011 beschlossen:

"Wir werden mit verbesserter Bürgerbeteiligung einen neuen Konsens über den Ausbau der Infrastruktur schaffen, der ökonomische Belange mit ökologischen Anforderungen und sozialem Anspruch in Einklang bringt."

"Wir werden für gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Bayern sorgen ... Das schafft Arbeitsplätze und Zukunftsperspektiven für die Menschen auf dem Land."

Wenn man im Geiste dieser Resolution das Pro und Contra des Flughafenausbaus gewissenhaft abwägt, spricht aus unserer Sicht die Summe der Risiken, der potenziellen Fehlentwicklungen und der Bedürfnisse der Zukunft gegen die 3. Startbahn!

Südbayern hat einen hervorragenden Flughafen für den hier entstehenden Flugverkehr.

Der Bedarf für die 3. Startbahn liegt im Interesse eines Geschäftsmodells von FMG und Lufthansa, nicht aber im Interesse der Allgemeinheit.

Die 3. Startbahn bedeutet:

Enorme Risiken der Finanzierung zu Lasten der Steuerzahler

Fehlgeleitete Strukturpolitik zu Lasten anderer bayerischer Regionen und anderer Verkehrsträger

Fehlinvestition bei unsicherer Zukunft des Flugverkehrs

Schwächung der verkehrspolitischen Alternativen, v.a. der Schiene

Klimagefährdung statt Klimaschutz

Weitere Lasten für das schon geplagte Umland

Ein Verzicht auf die 3. Startbahn bedeutet nicht, dass es zu Nachteilen für die Entwicklung Münchens, des Münchner Umlands und Bayerns kommt.

Ein Verzicht eröffnet die Chance auf alternative, zukunftsreichere Investitionen, auf Klimaschutz und Schutz der Heimat. Er steht im Einklang mit dem Ziel einer soliden Finanz- und vorausschauenden Verkehrspolitik, auch für die kommenden Generationen.

Stürmischen Applaus erntete Georg Kronawitter auf dem Germeringer Landesparteitag, als er anmahnte, dass Beschlüsse, welche die SPD gefasst hat (dazu gehört der Startbahn-Beschluss vom Weidener Parteitag 2009), auch umgesetzt gehören.

SPD-Politik fördert nachhaltiges, bodenständiges Wachstum und begrenzt riskantes Wachstum!

Gesundes und nachhaltiges Wachstum in Bayern verzichtet auf eine 3. Startbahn!!!

Vielen Dank für euer aufmerksames Lesen!