

„EINWANDERUNGSLAND DEUTSCHLAND“ – ZUR ZUKUNFT VON ARTENSCHUTZ UND WILDNIS:

Vortrag von Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor der Flughafen München GmbH, München.

Meine Damen und Herren,

zunächst möchte ich Ihnen etwas über den Flughafen erzählen. Das „System Flughafen“ ist wirklich beeindruckend. Es gleicht einer Stadt, in der 30.000 Menschen arbeiten. Es ist ein Mobilitätssystem, das es ermöglicht, fast jeden Punkt auf der Erde zu erreichen.

Der Flughafen München ist mittlerweile einer der großen Airports Europas. Er ist zum Drehkreuz geworden und schafft die Verbindungen in die Welt, die Bayern braucht, denn weltweit wird alles immer dichter vernetzt. Diese Entwicklung wird auch weitergehen, weil viele Regionen der Welt erst auf den Entwicklungsstand kommen wollen, den wir bereits erreicht haben.

Grundvoraussetzung für das Erreichen dieses Zieles ist Mobilität. Das Wachstum des Flughafens München ist daher ungebrochen. Viele werden sich an die Diskussion vor seinem Bau erinnern: Ist er nicht viel zu groß? Aufgrund höchststrichterlicher Beschlüsse ist er dann ja auch kleiner gebaut worden. Es hatte sogar einen Bau-stopp gegeben. Der reduzierten Planung lag eine Prognose von 12 Millionen Passagieren für das Jahr 2000 zugrunde. Tatsächlich waren es dann 23 Millionen. Seit 1992 hat sich das Passagieraufkommen verdreifacht.



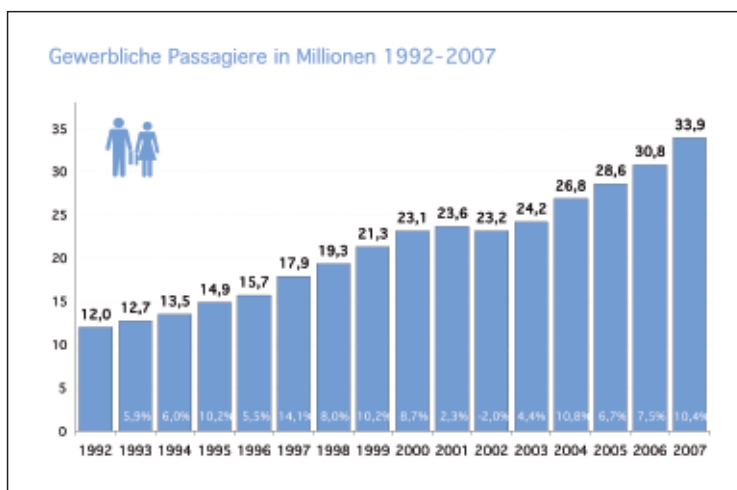
München liegt geographisch äußerst günstig in der Mitte Europas. Innerhalb eines Tages kann man von hier aus fast jeden Punkt unseres Kontinents erreichen. Mittlerweile haben wir wöchentlich mehr Abflüge zu europäischen Destinationen wie der Flughafen Frankfurt, der lange Zeit Deutschlands großes Drehkreuz war. Zudem werden insbesondere die interkontinentalen Verbindungen ab München weiterentwickelt.

Der Airport München spielt aber nicht nur eine wichtige Rolle im nationalen und internationalen Verkehr. Er ist auch von großer Bedeutung für die Wirtschaft Bayerns und vor allem der Region München.

Flugverbindungen sind zuverlässige Frühindikatoren für die künftige wirtschaftliche Entwicklung bestimmter Regionen. Wachstumsmärkte sind derzeit vor allem Osteuropa, China und Indien. Besonders deutlich ist Indien im Kommen: Dorthin werden gegenwärtig besonders viele neue Verbindungen eingerichtet.

Am Flughafen München arbeiten rund 30.000 Menschen. Er dürfte damit der zweitgrößte Arbeitgeber in Bayern sein. Eine Faustregel besagt: 1 Million mehr Passagiere schafft allein am Flughafen 800 bis 1.100 Arbeitsplätze und rund weitere 1.000 im Umland. Wenn man weiß, wie viele staatliche Mittel nötig sind, um in einer strukturschwachen Region wie der Oberpfalz 1.000 Arbeitsplätze entstehen zu lassen, erkennt man die Bedeutung des Flughafens als Beschäftigungsmotor.

Gewerbliche Passagiere am Flughafen München



Quelle: Flughafen München GmbH

Im letzten Jahr betrug der Zuwachs 2,2 Millionen Passagiere. Der genannten Faustregel zufolge bedeutet dies etwa 4.000 Arbeitsplätze. Benötigt werden Menschen aus allen Berufsgruppen – vom weltweit gesuchten Hightech-Spezialisten bis zum Hilfsarbeiter. Da häufig auch rein körperliche Arbeit zu leisten ist, bietet der Flughafen selbst jenen eine Chance, die sonst nur schwer vermittelbar sind. Er erfüllt somit auch eine wichtige sozialpolitische Funktion.

Was den geplanten Bau einer dritten Start- und Landebahn betrifft, so kann man angesichts der Risiken durch den Klimawandel und die explodierenden Ölpreise natürlich skeptisch sein in Bezug auf die weitere Entwicklung des Luftverkehrs. Bisher sind aber noch alle Prognosen weit übertroffen wurden.

Der Flugverkehr in Deutschland ist einer der am höchsten entwickelten der Welt: Jeder Einwohner Oberbayerns fliegt – privat oder geschäftlich – statistisch gesehen jährlich zwei Mal. Im Bundesdurchschnitt ist allerdings bisher nur die Hälfte der Bevölkerung überhaupt geflogen – und das in einem nahezu gesättigten Markt. Von den Polen sind bislang hingegen nur 10 Prozent der Bevölkerung einmal im Leben in einem Flugzeug gesessen, von den Chinesen sogar nur 0,01 und von den Indern sogar nur 0,0001 Prozent. Bedenkt man, dass China 1,4 und Indien 1,1 Milliarden Einwohner hat, drängt sich natürlich die Frage auf, wohin das führt, wenn alle einmal den gleichen Standard erreicht haben wie wir. Aber genau danach streben sie.

Deshalb wird die Mobilität auch künftig zunehmen, denn Mobilität bedeutet in der Regel Entwicklung und Wohlstand. Und darum braucht der Flughafen München eine dritte Start- und Landebahn, denn sie ist ein bedeutender Beitrag zur Sicherung von Wohlstand und Entwicklung auch für Deutschland und Bayern in einer Zeit zunehmender weltweiter wirtschaftlicher Vernetzung und Verflechtung.

Darum haben wir auch das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Dabei wurde – das ist die Grundvoraussetzung für ein Projekt dieser Größenordnung – nicht nur

das Baugelände kartographiert und der Bestand von Flora und Fauna minutiös aufgenommen, sondern es wurden auch die Auswirkungen auf die Umwelt aufs genaueste untersucht und Ausgleichsflächen entwickelt. Wir haben gleichsam jeden Quadratzentimeter inspiziert und jeden Grashalm umgedreht.

Wir wissen natürlich genau, dass wir nur dann die „Lizenz zum Wachsen“ bekommen, wenn wir der breiten Öffentlichkeit vermitteln können, dass das Projekt der Allgemeinheit nützt. Das aber tut es, denn ein Wachstum unseres Flughafens führt auch zu einem wirtschaftlichen und sozial positiven, da qualitativen Wachstum für die Gesellschaft.

Andererseits kann nicht verschwiegen werden, dass eine neue Start- und Landebahn Land verbraucht, Lärm produziert und einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft darstellt. Wir bemühen uns, diese Nachteile auf eine Weise auszugleichen, dass am Ende der Eindruck eines verantwortlichen Umgangs mit diesen Problemen entsteht, indem wir uns intensiv darum bemühen, die negativen Auswirkungen abzumildern und möglichst umweltverträgliche Lösungen zu finden.

So hat der Flughafen München zusammen mit dem Rhein-Main-Flughafen als erster in Europa emissionsabhängige Landeentgelte eingeführt. Damit fördern wir über unsere Preisstruktur mittelfristig die Entwicklung zu einem möglichst emissionsarmen Flottenmix, wobei es natürlich nicht nur um Lärmreduktion geht, sondern auch um die Verringerung des Ausstoßes klimaschädlicher Stoffe.



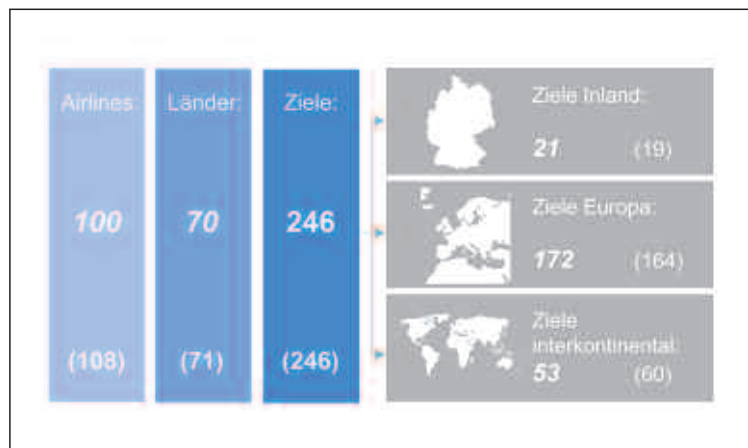
Als wir das erste Mal lärmorientierte Landgebühren einführten, bewirkte dies innerhalb von zwanzig Jahren eine vollständige Erneuerung der gesamten Flugzeugflotte. Vergleicht man den sogenannten „noise footprint“, den Lärm, den beispielsweise eine Boeing 747 heute verursacht, mit dem einer solchen Maschine vor dreißig Jahren, dann zeigt sich eine Reduzierung um den Faktor 7 – eine beeindruckende Leistung. In der gleichen Zeit hat allerdings auch die Lärmempfindlichkeit der Menschen zugenommen.

Der Flughafen München verfügt über ein eigenes Blockheizkraftwerk, mit dem wir einen großen Teil der benötigten Elektrizität selbst erzeugen und das künftig auch mit Biogas betrieben werden soll. Überdies planen wir aus dem Verschnitt der großen Grasflächen, die wir für einen störungsfreien Flugbetrieb ständig mähen müssen, zunächst Biogas zu gewinnen, das wir dann wiederum zum Betrieb des Heizkraftwerks verwenden wollen. Bis es soweit ist, sind jedoch noch einige nicht nur technische Probleme zu lösen. Hinzu kommt eine große Photovoltaikanlage, die allerdings nicht besonders effizient ist.

Zu den Vorgaben für die Architekten und Konstrukteure bei der Planung einer neuen großen Abfertigungsanlage für Fluggäste gehört unter anderem, dass dieser zusätzliche Satellit in Bezug auf die CO₂-Bilanz des Flughafens insgesamt neutral sein soll. Gegenwärtig wissen wir noch nicht, ob dieses Ziel erreichbar ist, denn der zusätzliche CO₂-Ausstoß eines neuen Gebäudes muss durch CO₂-Einsparungen bei den bereits bestehenden Anlagen kompensiert werden. Zweck dieser Bemühungen ist nicht zuletzt, dass wir den Menschen das Gefühl vermitteln wollen, dass sie guten Gewissens mobil bleiben dürfen.

Mobilität ist nicht nur ein Grundrecht, sie ist auch ein für die Funktionsfähigkeit dieser Gesellschaft notwendiges Schmiermittel. Indem wir Länder und Kontinente miteinander vernetzen, fördern wir nicht nur die Mobilität von Menschen und Material, sondern auch den Austausch von Wissen. Und davon, dass wir dies tun, profitiert wiederum vor allem die Region München, denn so viele mit unserem Flughafen vergleichbare „Netzknoten“ gibt es gar nicht auf der Welt.

Länder und Ziele



Stand: Sommerflugplan 2008

Wie bereits erwähnt wurde, ist der Flughafen faktisch im übrigen auch ein Vogelschutzgebiet, denn auf seinem Gebiet lebt die mit über fünfzig Brutpaaren größte Population des vom Aussterben bedrohten Großen Brachvogels in Bayern. Innerhalb des Schutzaunes des Flughafens herrschen offenbar Lebensbedingungen, die es auf landwirtschaftlich genutzten Flächen nicht mehr gibt. Der Fluglärm stört die Brachvögel, Kiebitze und Lerchen anscheinend nicht.

Der Bau eines Flughafens ist natürlich ein großer Eingriff in den Naturhaushalt einer Region, aber ich glaube, dass sich das landwirtschaftlich früher ohnehin nicht übermäßig ertragreiche Gebiet zwischen Erding und Freising dank vielfältiger Maßnahmen positiv entwickelt hat. Zu diesen Maßnahmen zählte außer der Regulierung des Wasserhaushaltes durch Grundwasserabsenkungen und der Kultivierung zuvor brachliegender Flächen auch die Anlage von Ausgleichsflächen, denn gemäß § 6 des Bundesnaturschutzgesetzes müssen Eingriffe in den Naturhaushalt durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Daher wird für den Bau einer neuen Startbahn nicht nur das Gelände für die Piste, sondern auch eine ungefähr gleich große Fläche außerhalb der unmittelbaren Umgebung des Flughafens gekauft, die dann zum Zweck des Naturschutzes bebaut oder umgebaut wird, was oft etwas despektierlich als an die Natur zu leistender Schadensersatz bezeichnet wird.

Wir bemühen uns, als Ausgleichsflächen nicht allzu weit entfernte Areale zu bekommen, weil wir auch die Verantwortung für die Pflege dieser Flächen übernehmen, auf denen wir dann zum Beispiel Krautsäume, Staudenfluren oder Sumpf- und Röhrichtflächen anlegen. Weitere mögliche Maßnahmen sind Aufforstung ebenso wie die Pflanzung von Einzelbäumen, der Umbau in bodenständige Laubwälder, die Anpflanzung von Feldhecken und Gehölzgruppen, die

Neuanlage von Stillgewässern, die Schaffung artenreicher Nass-, Feucht- oder Magerwiesen sowie die Renaturierung von Gräben und Bächen – und das je nach Bedarf in größeren zusammenhängenden Gebieten oder auch als Einzelaktivitäten. Leider liegen die Ausgleichsflächen, die wir bekommen, aber nicht immer in der Nähe, denn die Projekte müssen ja auch sinnvoll sein.

Bei einer Startbahn, wie sie derzeit in Planung ist, kostet allein der Beton rund 350 Millionen Euro, das Gesamtprojekt – einschließlich der Ausgleichsmaßnahmen – mindestens das Doppelte. Angesichts solcher Kosten muss das Vorhaben natürlich auch wirtschaftlich sinnvoll sein: Am Ende muss es nämlich nicht nur den Millionen von Menschen dienen, die den Flughafen nutzen, und Tausende für die Lärmbelastung, der sie ständig ausgesetzt sind, auf irgendeine Weise entschädigen, sondern darüber hinaus auch noch die Mittel erwirtschaften, die für die Finanzierung der Umweltschutzmaßnahmen aufgebracht werden müssen.