

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Dr. Barbara Höll, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/10528 –**

Zukunft der dritten Start- und Landebahn am Münchner Flughafen

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 17. Juni 2012 wurde in München ein Bürgerentscheid über eine dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen durchgeführt. 54,3 Prozent der Münchner Bevölkerung votierten gegen die geplante dritte Bahn. In der Folge hat der Oberbürgermeister der Stadt München, die Anteilseignerin der Flughafen München GmbH (FMG) ist, erklärt, das Ergebnis des Bürgerentscheids entgegen seiner bisherigen Pro-Ausbau-Position zu akzeptieren. Entsprechend habe die Stadt laut Online-Ausgabe der „Deutschen Verkehrszeitung“ (DVZ) vom 6. Juli 2012 von der FMG gefordert, den Bau der dritten Start- und Landebahn nicht weiter zu verfolgen. Das Land Bayern und der Bund hätten in der Versammlung demgegenüber weiterhin am Ausbau des Münchner Flughafens festgehalten. Beide hätten die Anträge Münchens überstimmt. Neben der Stadt München mit 23 Prozent Anteilen ist der Freistaat Bayern mit 51 Prozent und der Bund mit 26 Prozent Gesellschafter der FMG.

Ob der Flughafenausbau nur mit Zustimmung aller drei Anteilseigner umgesetzt werden kann, hängt einerseits davon ab, welche Stimmenanteile in der Gesellschafterversammlung für Beschlüsse erforderlich sind, und andererseits, ob und gegebenenfalls welche Beschlüsse hierzu noch zu treffen sind. Unklar ist zudem, ob sich Bund und Land dauerhaft über das Votum der Stadt München hinwegsetzen wollen.

Der bisherige Höchststand der Flugbewegungen am Münchner Flughafen lag im Jahr 2008 bei etwas mehr als 432 000, seither liegt der Wert darunter (Flughafen München GmbH: Flugbewegungen am Flughafen München von 1993 bis 2011, vom 24. Januar 2012). Auch das Argument der Befürworter der geplanten dritten Bahn, der Flughafen sei ein Jobmotor, ist durch das Gutachten der Technischen Universität Chemnitz widerlegt (Prof. Dr. Friedrich Thießen: „Auswirkungen einer dritten Start- und Landebahn der Flughafen München GmbH auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland“, vom 1. Juni 2012).

Laut § 29b Absatz 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) ist die Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm zu bewahren. Eine künftige dritte Start- und Landebahn hätte jedoch enorme zusätzliche Lärmbelastungen zur Folge.

1. Wie viel Prozent der Stimmen sind laut Gesellschaftervertrag der FMG in der Gesellschafterversammlung erforderlich, um Beschlüsse zu treffen?

Die Beschlussfassung in der Gesellschafterversammlung der Flughafen München GmbH erfolgt nach § 11 Absatz 2 des Gesellschaftsvertrags grundsätzlich mit Stimmenmehrheit. Der Freistaat Bayern hält 51 Prozent, die Bundesrepublik Deutschland 26 Prozent und die Landeshauptstadt München 23 Prozent des Stammkapitals.

2. Gibt es Fälle, in denen eine Einstimmigkeit erforderlich ist?

Wenn ja, welche sind das?

Der Gesellschaftsvertrag der Flughafen München GmbH sieht bei einzelnen Sondertatbeständen Einstimmigkeit bei der Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung vor. Diese sind zusammengefasst der Erwerb, die Gründung oder Veräußerung anderer Unternehmen oder Beteiligungen davon, die Veräußerung des Gesellschaftsanteils oder Teilen davon, der Ausbau des Flughafens über die erste Ausbaustufe hinaus, die Auflösung der Gesellschaft, die Änderung des Gesellschaftsvertrags, die Einforderung von Einzahlungen auf die Gesellschaftsanteile, die Bestellung des Abschlussprüfers sowie die Auflegung von Anleihen, Aufnahme und Gewährung von Darlehen sowie innovativen Finanzinstrumenten.

3. Wann wurden in den letzten drei Jahren welche Beschlüsse in der Gesellschafterversammlung der FMG für den Bau der dritten Start- und Landebahn gefasst?

Neben den regelmäßigen Beschlüssen der Gesellschafterversammlung, den jeweils aktuellen Sachstand zum Planfeststellungsverfahren zur Kenntnis zu nehmen, hat die Gesellschafterversammlung der Flughafen München GmbH am 16. September 2011 folgenden Beschluss gefasst:

- „1. Die Gesellschafterversammlung begrüßt den positiven Planfeststellungsbeschluss für die 3. Start- und Landebahn einschließlich der mit diesem Planfeststellungsbeschluss zum Schutz der Betroffenen und der Umgebung des Verkehrsflughafens München verfügten Auflagen und Nebenbestimmungen und nimmt diesen zur Kenntnis.
2. Die Gesellschafterversammlung stellt fest, dass der Planfeststellungsbeschluss den Bedarf und die Notwendigkeit der dritten Start- und Landebahn für den Verkehrsflughafen München nach eingehender Überprüfung durch die Regierung von Oberbayern bestätigt hat. Die zügige Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses ist erforderlich, um bereits bestehende und sich verschärfende Kapazitätsengpässe beseitigen und das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf dem Verkehrsflughafen München bewältigen zu können. Die zügige Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses sichert das Luftverkehrsdrehkreuz München in seinem Bestand und in seiner weiteren Entwicklung.
3. Die Gesellschafterversammlung begrüßt und bekräftigt die Entscheidung der Geschäftsführung, von der bereits gegebenen Möglichkeit des Sofortvollzugs keinen Gebrauch zu machen vor einer gerichtlichen Überprüfung des Sofortvollzugs durch das oberste bayerische Verwaltungsgericht.
4. Die Gesellschafterversammlung begrüßt und bekräftigt das Konzept der Geschäftsführung, dass die Finanzierung der 3. Bahn ausschließlich durch die FMG erbracht werden soll und keine zusätzlichen Steuergelder verwendet werden.

5. Die Gesellschafterversammlung stimmt zu, die Geschäftsführung zu ermächtigen, die notwendigen Maßnahmen im Zuge der gerichtlichen Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses sowohl im Sofortvollzug wie auch im Hauptsacheverfahren vorzunehmen, um eine schnellstmögliche Realisierung des planfestgestellten Vorhabens zu sichern.
6. Die Gesellschafterversammlung stimmt weiter zu, die Geschäftsführung zu ermächtigen, zur Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins Winterflugplan 2015/16 die für den Baubeginn notwendigen und vorlaufenden Maßnahmen zur Umsetzung in die Wege zu leiten. Diese umfassen:
 - den Abruf der Planungsleistungen Block 2 bei den beauftragten Planern:
 - HOAI-Leistungsphase 6 vollumfänglich (Erstellung der technischen Leistungsbeschreibungen und Leistungsverzeichnisse)
 - die Sicherung von Lieferoptionen für die lieferzeitkritische Materialien bei den Versorgungsträgern unter Berücksichtigung der Lieferzeiten,
 - den Aufgabendurchführung, insbesondere in den Bereichen Schallschutz, Entschädigung Übernahmeansprüche und naturschutzfachlicher Kompensation organisatorisch sicherzustellen und die Umsetzung vorzubereiten,
 - die Durchführung erforderlicher Änderungs- und Ergänzungsverfahren (z. B. für technische Änderungen bei Straßen, Vorfeld und Tunnelplanung) sowie die Vorbereitung der Besitzeinweisungsverfahren.
7. Die Gesellschafterversammlung bittet die Geschäftsführung, den seit Langem geführten Dialog mit den von der dritten Start- und Landebahn Betroffenen in der Flughafenregion unvermindert fortzuführen und die berechtigten Anliegen der Bürgerinnen und Bürger mit den bewährten Instrumenten Nachbarschaftsbeirat und Umlandfonds weiterhin bestmöglich zu unterstützen.“

Darüber hinaus hat die Gesellschafterversammlung der Flughafen München GmbH am 5. Juli 2012 die Anträge der Landeshauptstadt München (siehe Antwort zu Frage 7) mehrheitlich abgelehnt.

4. Könnte die Stadt München nach den Regeln des FMG-Gesellschaftervertrags mit einem entsprechenden Abstimmungsverhalten den Bau einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München verhindern (bitte mit Begründung)?

Nach dem Wortlaut des Gesellschaftsvertrags bedarf die Freigabe zum „Ausbau des Flughafens über die erste Baustufe hinaus“ der Einstimmigkeit. Gemeint ist damit die sogenannte Baufreigabeentscheidung der Gesellschafterversammlung. Zum Bau der dritten Start- und Landebahn am Flughafen München liegt diese bis dato noch nicht vor.

5. Gab es einen offiziellen Beschluss der Gesellschafterversammlung der FMG zum Baustopp der dritten Start- und Landebahn bis zum Abschluss der Klagen gegen die dritte Start- und Landebahn?
Wenn nein, wer hat den Baustopp wann in welcher Form erlassen?
Wenn ja, wann ist dieser erfolgt, und muss dieser Baustopp durch einen erneuten Beschluss der Gesellschafterversammlung aufgehoben werden?

Auf die Antwort zu Frage 3, insbesondere die Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung vom 16. September 2011 in Nummer 3, wird Bezug genommen.

6. Hat sich die Stadt München als Gesellschafter der FMG gegenüber den anderen beiden Gesellschaftern bereits dazu geäußert, ob der Bürgerentscheid, der am 17. Juni 2012 mit 54,3 Prozent ein klares Votum gegen den Bau einer dritten Start- und Landebahn ergab, für eine bestimmte Frist für die Stadt München bindend ist?

Wenn ja, um welche Frist ging es dabei?

Dem Bürgerentscheid kommt nach Artikel 18a Absatz 13 Satz 1 BayGO die Wirkung eines Stadtratsbeschlusses der Landeshauptstadt München zu, der durch entgegenstehenden Stadtratsbeschluss nach Artikel 18a Absatz 3 Satz 2 BayGO binnen Jahresfrist nicht geändert werden kann. Die kommunalrechtliche Bindefrist beträgt damit ein Jahr.

7. Hat sich die Auseinandersetzung in der FMG-Gesellschafterversammlung und im Aufsichtsrat der FMG um die Konsequenzen aus dem Münchner Volksentscheid zur dritten Start- und Landebahn und die entsprechenden Anträge der Stadt München am 5. Juli 2012 so abgespielt, wie in der Onlineausgabe der „Deutsche Verkehrszeitung“ (DVZ) vom 6. Juli 2012 beschrieben („Flughafengesellschaft sagt Nein zum ‚Schildbürgerstreich‘“)?

Wenn nein, was wurde von wem beantragt, und wie und mit welchem Ergebnis wurde darüber abgestimmt?

Die Landeshauptstadt München hat als Gesellschafterin in der Gesellschafterversammlung am 5. Juli 2012 folgende Anträge gestellt:

Antrag 1

Die FMG verfolgt den im Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 5. Juli 2011 festgestellten Bau einer 3. Start-/Landebahn am Verkehrsflughafen München nicht weiter. Die Geschäftsführung wird beauftragt, dies auch gegenüber der Regierung von Oberbayern verbindlich zu erklären.

Antrag 2

Von der FMG ist eine aktualisierte Mittelfristplanung vorzulegen, welche die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung der FMG in den kommenden Jahren ohne den Bau einer 3. Start-/Landebahn und unter Ausschöpfung sämtlicher Optimierungsmaßnahmen darstellt. Die von der Gesellschafterversammlung vom 16. September 2011 zur Kenntnis genommene Mittel-/Langfristplanung (Stand: August 2011) ist daher von der FMG zu überarbeiten und den Aufsichtsgremien in der Wintersitzung 2012 zur Beschlussfassung vorzulegen.

Antrag 3

Sämtliche bereits erteilten Planungsaufträge im Zusammenhang mit dem Bau der 3. Start-/Landebahn und eventuelle Vorbereitungen hierzu sind von der Geschäftsführung der FMG sofort zu stoppen.

Antrag 4

Sämtliche in der Bilanz 2011 gebildeten Rückstellungen, welche im Zusammenhang mit der 3. Start-/Landebahn stehen – insbesondere die Rückstellungsbildung für den Umlandfonds – sind ergebniswirksam aufzulösen.

Die Anträge der Landeshauptstadt München wurden mehrheitlich mit den Stimmen des Bundes und des Freistaates Bayern (77 Prozent der Gesellschafteranteile) abgelehnt (www.muenchen.de/rathaus/Stadtinfos/Presse-Service/Pressemitteilungen-2012/0705Stadt-stimmt-in-den-Flughafengremien-gegen-die-3-Startbahn.html).

8. Hat die Stadt München nach ihrer von den zwei anderen Gesellschaftern abgelehnten Forderung an die FMG, den Bau der dritten Start- und Landebahn nicht weiter zu verfolgen, gegenüber den anderen beiden Gesellschaftern erklärt, wie sich die Stadt zukünftig zu Planung und Bau verhalten wird?

Wenn ja, wie?

Die Landeshauptstadt München hat die Ablehnung ihrer Anträge zur Kenntnis genommen und auf die aktuelle kommunalrechtliche Bindungswirkung des Bürgerentscheids hingewiesen.

9. Sind für den Bau der dritten Start- und Landebahn weitere Beschlüsse der Gesellschafterversammlung erforderlich?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Für vorbereitende Maßnahmen sowie die Durchführung der Gerichtsverfahren ist keine weitere Beschlussfassung erforderlich. Diese wurden von der Gesellschafterversammlung bereits gebilligt. Die Gesellschafterversammlung hat jedoch die Baufreigabe für die dritte Start- und Landebahn noch nicht erteilt.

10. Hat sich die Stadt München gegenüber den anderen beiden Gesellschaftern dazu geäußert, ob sie auch zukünftig Anteilseigner der FMG bleiben möchte?

Wenn ja, wie?

Dem Vernehmen nach bestehen derzeit bei der Landeshauptstadt München keine Bestrebungen, ihren Anteil zu veräußern. Eine offizielle Stellungnahme liegt jedoch nicht vor.

11. Ist der Bundesregierung bekannt, ob es weitere Beteiligungen der Öffentlichkeit mit Instrumenten der direkten Demokratie (z. B. Bürgerentscheid oder Bürgerbegehren auf kommunaler Ebene oder Volksbegehren auf Landesebene) zum Bau der dritten Start- und Landebahn geben wird?

Konkrete weitere Maßnahmen zur Beteiligung der Öffentlichkeit mit Instrumenten der direkten Demokratie sind der Bundesregierung derzeit nicht bekannt.

12. Laufen aktuell Ausschreibungs- bzw. Vergabeverfahren im Zusammenhang mit dem Bau der dritten Start- und Landebahn?

Wenn ja, welche?

Ausschreibungs- und Vergabeverfahren im Zusammenhang mit dem Bau der dritten Start- und Landebahn laufen insoweit, als sie von der Gesellschafterversammlung freigegebene vorbereitende Maßnahmen betreffen. Hier wird insbesondere auf die Beschlussfassung vom 16. September 2011 unter Nummer 6 Bezug genommen. Laufende Ausschreibungen für Bauleistungen existieren nicht.

13. Liegt in der FMG ein Konzept für den langfristigen Betrieb nur mit den beiden bestehenden Start- und Landebahnen vor?

Wenn ja, wie sieht dieses aus?

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens war nicht nur der sogenannte Planungsfall (künftiges 3-Bahn-System), sondern auch der sogenannte Prognosenullfall (bestehendes 2-Bahn-System). Beide Konzeptionen sind ausführlich beschrieben und in Bezug auf ihre Kapazität fachlich bewertet worden. Auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss (www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/wirtschaft/luftamt/planfeststellung/07727/index.php) und die dort zugrundeliegenden und genannten Fachgutachten wird Bezug genommen.

14. Wie hoch war die Anzahl an Flugbewegungen des inländischen und des grenzüberschreitenden Luftfrachtverkehrs und des Personenverkehrs auf innerdeutschen und grenzüberschreitenden Flügen vom und zum Münchner Flughafen in den Jahren 2009, 2010, 2011?

INLAND	2009	2010	2011
Passagierverkehr	114 030	109 583	113 344
Luftfracht und -post	2 008	1 918	1 925
AUSLAND	2009	2010	2011
Passagierverkehr	279 012	276 940	292 902
Luftfracht und -post	2 217	1 886	2 123

15. Welche Entwicklung der Passagierzahlen und der Anzahl der Starts und Landungen – unterteilt in Personen- und Frachtverkehr – am Münchner Flughafen wird für die kommenden 30 Jahre prognostiziert (bitte Auflistung in Schritten von fünf Jahren)?

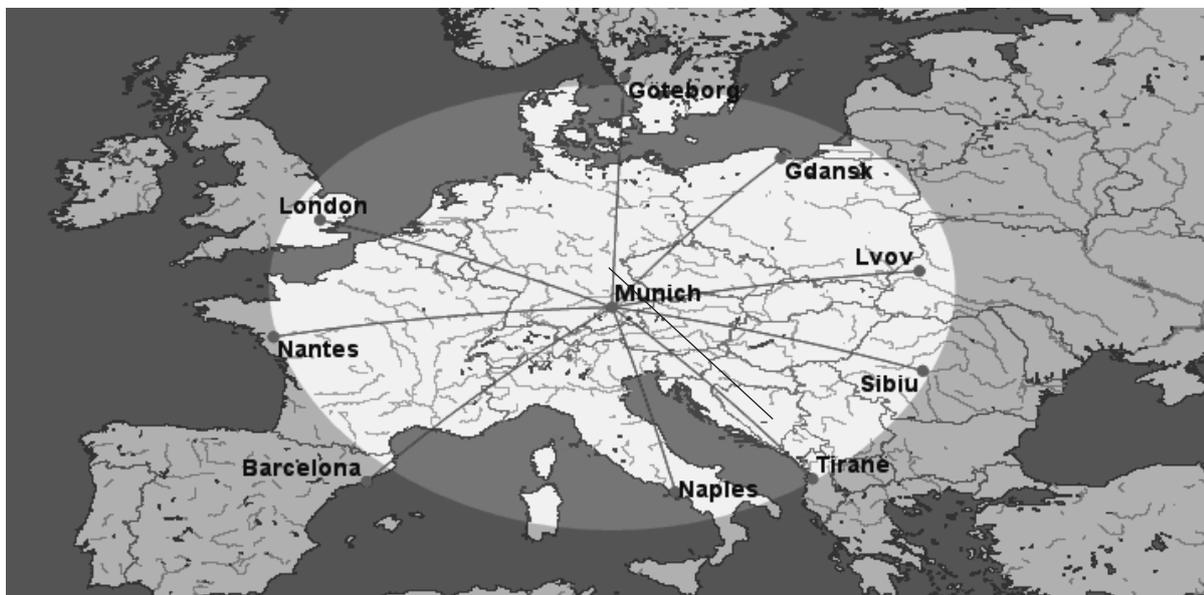
Eine Verkehrsprognose für den Flughafen München für die kommenden 30 Jahre, also bis 2042, existiert nicht. Die derzeit aktuellste, qualitätsgesicherte Verkehrsprognose der Firma Intraplan wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die dritte Start- und Landebahn erstellt und stammt vom März 2010 mit dem Prognosehorizont 2025. Sie prognostiziert bei Engpassfreiheit, also mit dritter Start- und Landebahn am Flughafen München, für das Jahr 2020 49,8 Millionen Passagiere (536 000 Flugbewegungen, davon 8 000 Cargoflüge) und für 2025 58,2 Millionen Passagiere (590 000 Flugbewegungen, davon 9 000 Cargoflüge) auf der Basis der wahrscheinlichsten wirtschaftlichen Entwicklung.

16. Welche Erwartungen gibt es entsprechend den Fragen 14 und 15 für die Entwicklung des Passagier- und Luftfrachtverkehrs in den nächsten 30 Jahren am Nürnberger Flughafen?

Die Bundesregierung verfügt nicht über die erbetenen Informationen.

17. Wie groß war die Zahl der Passagierflüge vom und zum Flughafen München bis zu einer Distanz von 1 000 km jeweils in den Jahren 2010 und 2011
- absolut,
 - in Prozent aller Passagierflüge (bitte Gesamtzahl aller Passagierflüge angeben),
 - und wie sind diese Flüge strukturiert nach Entfernung (in Schritten von jeweils 100 km und unterteilt nach Inlands- und Auslandsflügen)?

Hierzu liegen keine Auswertungen vor. Ein Kreis von 1 000 km, um den Flughafen München gezogen, deckt große Teile Europas, von Skandinavien bis Süditalien, von Großbritannien bis in die Ukraine ab (s. Abbildung). Eine Auswertung aller Flüge mehrerer Jahre nach 100 km Schritten ist wegen des erheblichen Sach- und Personalaufwands nicht möglich. Im Übrigen bestehen bei einer Vielzahl von Zielen nicht nur aufgrund der Entfernung, sondern auch sonstiger (verkehrlicher oder geographischer) Gründe keinerlei sinnvolle Alternativen zum Flugzeug.



18. Wie viele der Passagierflüge vom und zum Flughafen München fanden jeweils in den Jahren 2010 und 2011 von und zu Zielen statt, die mit der Bahn ab München Hauptbahnhof schon jetzt in höchstens vier Stunden erreichbar sind, und wie viele waren in höchstens sechs Stunden erreichbar?

Die Bundesregierung verfügt nicht über die erbetenen Informationen.

Es wird auf die Drucksache 16/12733 des Bayerischen Landtags vom 27. Juni 2012 zugrundeliegende Auswertung verwiesen. Wie dort dargestellt, sind von den vom Flughafen München angeflogenen Zielen aufgrund des aktuellen Fahrplans der Deutschen Bahn des Jahres 2012 (unter www.bahn.de) Frankfurt am Main, Nürnberg und Stuttgart ab München Hauptbahnhof unter vier Stunden Bahnfahrzeit erreichbar.

Die Flüge im Linien- und Charterverkehr auf den Relationen München-Frankfurt (nur mit ICE unter 4 Stunden erreichbar)/Stuttgart/Nürnberg stellten sich im Jahr 2011 wie folgt dar:

Zeitraum	Flughafen	Verkehrsart	FBW	Passagiere
2011	FRA	Linie/Charter	9 495	1 083 644
2011	NUE	Linie/Charter	3 342	120 830
2011	STR	Linie/Charter	3 617	168 138
2011	Summe	Linie/Charter	16 454	1 372 612
			Jahr 2011 total	37 763 701
			Anteil Summe	3,6 %

Weitere Auswertungen liegen nicht vor. Dabei wäre vor allem bei ausländischen Hub-Zielen (z. B. Wien, Zürich oder Prag) zu berücksichtigen, dass nicht die jeweiligen Städte, sondern von dort angebotene Flugziele das eigentliche Endziel der Reise bilden. Eine Auswertung der Bahnfahrzeit zwischen Hauptbahnhöfen wäre hier irreführend, wenn das Ziel der Bahnfahrt der jeweilige dortige Flughafen ist (etwa München Hbf.->Zürich Hbf.->Flughafen Zürich/Kloten->Flughafen Porto).

19. Wie viele der Passagierflüge vom und zum Flughafen München fanden jeweils in den Jahren 2010 und 2011 von und zu Zielen statt, die mit der Bahn nach Realisierung aller Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene und der vertraglich von der Bundesregierung vereinbarten Internationalen Schienenprojekte ab München Hauptbahnhof in höchstens vier Stunden erreichbar wären, und wie viele wären in höchstens sechs Stunden erreichbar?

Der Bundesregierung liegen die erbetenen Informationen nicht vor.

20. Wie viele reine Frachtflüge fanden jeweils in den Jahren 2010 und 2011 vom und zum Flughafen München statt, und wie viele waren dies in Prozent aller Flüge vom und zum Flughafen München (bitte Gesamtzahl der Flüge ebenfalls angeben)?

Sowohl 2010 als auch 2011 betrug der Anteil der Cargoflüge (Nurfracht- und Postflüge) nur rd. 1,0 Prozent der Flugbewegungen. Im Übrigen siehe Antwort zu Frage 14.

21. Wie viele reine Frachtflüge gingen in den Jahren 2010 und 2011 jeweils von und zu nationalen, europäischen und außereuropäischen Zielen (bitte jeweils getrennt absolute Zahlen angeben sowie in Prozent aller Frachtflüge)?

CARGOFLÜGE	2009	Anteil	2010	Anteil	2011	Anteil
Inland	2 008	48 %	1 918	50 %	1 925	48 %
Kont	2 103	50 %	1 797	47 %	1 944	48 %
Interkont	114	3 %	89	2 %	179	4 %

22. Wie verteilen sich in den Jahren 2010 und 2011 diese reinen Frachtflüge zeitlich (bitte in Intervallen von je einer Stunde angeben sowie getrennt nach Starts und Landungen)?

Der Bundesregierung liegen die erbetenen Informationen nicht vor.

23. Hat der Flughafenbetreiber die Möglichkeit, eine Maximalanzahl von Flugbewegungen vorzugeben, um den Flächenverbrauch des Flughafens oder die Emissionen und Immissionen in Grenzen zu halten?

Wenn ja, inwieweit nimmt er diese Aufgabe wahr?

Wenn nein, warum nicht, und wer ist dafür zuständig?

Die Flughafen München GmbH unterliegt gemäß der luftrechtlichen Genehmigung vom 9. Mai 1974 einer Betriebspflicht und kann daher keine Maximalanzahl von Flugbewegungen vorgeben. Allein die Luftfahrtbehörden können im Rahmen von Genehmigung bzw. Planfeststellung unter pflichtgemäßer Gesamtabwägung aller berührten Belange über Betriebsbeschränkungen wie eine Limitierung der Flugbewegungen entscheiden (§ 6 Absatz 4 Satz 2, § 8 Absatz 4 Satz 2 LuftVG). Für den bestehenden Flughafen München gilt für die Nachtzeit eine Lärmkontingentierung. Die Prüfung der Einhaltung des Lärmkontingents obliegt der Landesluftfahrtbehörde.

Für nachträgliche Beschränkungen des luftrechtlich zugelassenen Betriebs eines bestehenden Flughafens müssen die im Luftverkehrsgesetz genannten Voraussetzungen vorliegen.

24. Welchen Anteil (in Prozent) machen die Einnahmen aus den anteiligen Landeentgelten aus, die
- lärmabhängig,
 - schadstoffbezogen
- erhoben werden?

Der Anteil an den vom Flugzeugtyp abhängigen Landeentgelten beträgt nach Angaben des Flughafens München

- lärmabhängig 44 Prozent,
- schadstoffabhängig 4 Prozent.

25. Welche Schadstoffe werden für die schadstoffbezogenen Landeentgelte berücksichtigt, warum nur diese, und welche Änderungen bei den schadstoffbezogenen Landeentgelten sind seit ihrer Einführung 2008 wann warum erfolgt?

Als Pilotprojekt wurde für eine dreijährige Testphase zunächst an den Flughäfen München und Frankfurt eine emissionsabhängige Komponente bei den Start- und Landeentgelten eingeführt. Das Verfahren für die emissionsdifferenzierten Landeentgelte wurde von der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz in einer Arbeitsgruppe (ERLIG) entwickelt. Darauf aufbauend hat die Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ in enger Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein Pilotprojekt entwickelt, bei dem alle Airlines, die München und Frankfurt anfliegen, vom 1. Januar 2008 an drei Euro je Kilogramm emittiertem Stickoxid (NO_x) zahlen müssen. Mit der Einführung emissionsorientierter Entgelte wurde ein Anreiz gegeben, Flugzeuge mit möglichst geringen NO_x-Emissionen einzusetzen und den Herstellern signalisiert, technologische Innovationen voranzutreiben.

Die LTO-NO_x-Abgabe dient in erster Linie der Verbesserung der Luftqualität vor Ort, indem die NO_x-Emissionen in der direkten Umgebung von Flughäfen gesenkt werden.

Für eine erfolgreiche Umsetzung musste insbesondere darauf geachtet werden, dass die entsprechenden Basisdaten als Voraussetzung für eine Berechnung der Entgelte zur Verfügung stehen.

26. Würden sich beim Betrieb der dritten Start- und Landebahn Änderungen für die Flugrouten der beiden bereits existierenden Bahnen ergeben?

Wenn ja, welche?

Eine mögliche dritte Piste am Verkehrsflughafen München muss unter Berücksichtigung der bereits bestehenden An- und Abflugverfahren in das Gesamtsystem integriert werden. Dies erfolgt aufgrund der im Planfeststellungsbeschluss antizipierten Konzeption zur Nutzung der Pisten für den An- und Abflugbetrieb. Beim Betrieb der 3. Bahn wäre eine grundsätzliche Verteilung wie folgt vorgesehen:

- Anflüge finden parallel unabhängig auf die Außenpisten statt,
- Abflüge finden überwiegend von der mittleren Piste statt.

Dieses Betriebskonzept im Dreibahnssystem unterscheidet sich zur heutigen Konzeption dahingehend, dass das bestehende Zweibahnssystem in München im unabhängigen Modus an- und abgeflogen werden kann, sodass heute, bis auf wenige Ausnahmen, keine Abhängigkeiten bestehen. In der Betriebskonzeption im möglichen Dreibahnssystem bestehen jedoch Abhängigkeiten durch die Starts auf der mittleren Piste.

Aufbauend auf den Untersuchungen für die Planfeststellung erfolgen bei der DFS derzeit weitere Untersuchungen zu Routen-Änderungen, die mit der 3. Piste am bestehenden Zweibahnssystem notwendig wären. Details sind derzeit noch nicht bekannt.

27. Welche Flugrouten wurden im Planfeststellungsverfahren für die dritte Start- und Landebahn in München unterstellt?

Die im Planfeststellungsverfahren prognostizierten Flugrouten sind online abrufbar unter www.muc-ausbau.de/media/downloads/pfv/aenderungen/09_SAL_A_05.pdf (für den Tag) und www.muc-ausbau.de/media/downloads/pfv/aenderungen/09_SAL_A_06.pdf (für die Nacht) dargestellt. Bezüglich weiterer Details, Prüfung und Aktualisierung wird auf die Ausführungen der Regierung von Oberbayern im Planfeststellungsbeschluss vom 5. Juli 2011 (online abrufbar unter: www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/wirtschaft/luftamt/planfeststellung/07727/index.php), auf den Seiten 1034 ff. Bezug genommen.

28. Wie hat sich die Bevölkerung in den Umlandgemeinden des Münchner Flughafens seit 1990 entwickelt (bitte die demographische Entwicklung in Fünfjahresschritten für alle Ortstypen bis zu einer Entfernung von 12 km zum FMG und der geplanten dritten Bahn angeben)?

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur 3. Start- und Landebahn wurde die demographische Entwicklung des Flughafenumlands (Untersuchungsgebiet = 72 Gemeinden im Umfeld des Flughafens München) von 1980 bis 2005 von Ernst Basler + Partner AG gutachterlich untersucht. Das Untersuchungsgebiet deckt einen Radius von 12 km um den Flughafen bzw. die dritte Bahn vollständig ab. Im Datenanhang dieses Gutachtens „Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland“ vom 16. Juli 2007 sind sowohl die demographische Entwicklung von 1980 bis 1992 und 1992

bis 2005 prozentual als auch die jährlichen Bevölkerungsstände aller betrachteten Gemeinden von 1980 bis 2005 detailliert dargestellt. Das Gutachten steht unter www.muc-ausbau.de/bahn3/pfv/unterlagen/gutachten/wirtschaft/index.jsp online zur Verfügung.

29. Wurden Starts und Landungen – geplanter oder bislang geflogener Verbindungen – auf andere deutsche Flughäfen aufgrund der nicht vorhandenen dritten Start- und Landebahn verlagert (z. B. Nürnberger Flughafen, Flugplatz Ingolstadt-Manching oder andere), und wenn ja, welche Flüge wurden wohin verlagert?

Der Bundesregierung sind keine solchen Verlagerungen bekannt. Das Angebot von Flügen von und zu einzelnen Destinationen ist Ergebnis der unternehmerischen Entscheidung der Fluggesellschaften. Diese bieten Flugdienste an, wenn die jeweiligen Destinationen eine für Direktverbindungen ausreichende Nachfrage generieren und damit eine Strecke rentabel betrieben werden kann. Wenn an einem Flughafen keine entsprechende Kapazität für nachgefragte Flugverbindungen mehr zur Verfügung steht, ist ein Ausweichen auf andere Flughäfen in höchstem Maße unüblich. Fluggesellschaften folgen der Nachfrage der Märkte, nicht der Kapazität. Konkret zum Flughafen Nürnberg wird auch auf die Antwort zu Frage 35 verwiesen.

Davon zu unterscheiden ist das Wachstum an Flugbewegungen im Mittel- und Langstreckenbereich, das ohne eine dritte Start- und Landebahn am Flughafen München nicht stattfinden kann. Es ist davon auszugehen, dass diese zusätzlichen Flugbewegungen zukünftig über andere Luftverkehrsdrehkreuze abgewickelt werden.

30. Trifft es zu, dass die aktuelle Gesamtkapazität des Münchner Flughafens ohne die dritte Start- und Landebahn bei 520 000 Flugbewegungen pro Jahr liegt, und wenn nein, bei wie vielen Flugbewegungen liegt die Gesamtkapazität?

Die Kapazität des Flughafens München liegt weit unterhalb der genannten Zahl von 520 000 Flugbewegungen. Dies bestätigt das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) ausdrücklich. Die Stellungnahme steht online unter www.muc-ausbau.de/media/downloads/klarstellungdlr040612.pdf zur Verfügung.

Auf der Grundlage der gutachtlichen Feststellungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geht das Luftamt Südbayern von einer maximalen Kapazität des Zweibahnsystems im Jahr 2025 von 480 000 Flugbewegungen aus. Dabei wurden optimale Verkehrsstrukturen und technische Neuerungen mit hohen Investitionskosten vorausgesetzt, deren Realisierung derzeit nicht absehbar ist.

Hinzu kommt, dass für Fluggesellschaften Flugverbindungen zu Tagesrandzeiten wirtschaftlich rentabel sein müssen, um auf Dauer betrieben werden zu können; das ist jedoch vielfach nicht der Fall. Die gleichmäßige Auslastung eines Verkehrssystems, sei es Schienen-, Straßen- oder Luftverkehr, wäre zwar wünschenswert, lässt sich aber aus Nachfrage- und/oder Rentabilitätsgründen nicht darstellen. Die o. g. Gesamtkapazität, also die maximale Leistungsfähigkeit des Flughafens München als Verkehrsinfrastruktur-Einrichtung, ist daher in aller Regel ein rein theoretischer Wert.

31. Wie erklärt die Bundesregierung den Bedarf für die dritte Start- und Landebahn einerseits vor dem Hintergrund einer gesunkenen Zahl von Flugbewegungen auf nur noch ca. 410 000 jährlich und andererseits der Aus-

sage von Flughafenchef Michael Kerkloh, dass der Flughafen München noch eine Slotreserve von 10 Prozent besitzt (Süddeutsche Zeitung vom 22. Juni 2012 „Viele waren nicht da, als es darauf ankam“)?

Der Bedarf für die dritte Start- und Landebahn wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch qualitätsgesicherte Prognosen festgestellt. Die tatsächliche Verkehrsentwicklung unterliegt immer Schwankungen. Trotz der im Vergleich zu den Höchstwerten in den Jahren 2007/2008 aufgrund veränderter Verkehrsstrukturen gesunkenen Flugbewegungszahlen stieg die Nachfrage kontinuierlich. 2011 wurde mit 37,8 Millionen Passagieren ein neuer Höchstwert erreicht.

Die Aussage, es bestünde eine „10 % Slot-Reserve“, bezieht sich – was die Slots selbst betrifft – auf die für Fluggesellschaften sehr unattraktiven (also wirtschaftlich uninteressanten) frühen Lande- und Startzeiten, auf die schwächer ausgelastete Mittagszeit sowie die generell geringere Nachfrage nach Verkehrsleistungen am Samstagabend/Sonntag-morgen bzw. Feiertagen und Ferien.

Rechnerisch bezieht sich die Aussage auf die in der Antwort zu Frage 30 genannte maximale Gesamtkapazität von 480 000 Flugbewegungen/Jahr im Verhältnis zu der im Jahr 2008 erreichten Zahl von 438 000 Flugbewegungen.

32. Trifft es zu, dass gemäß Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen München im Rauminnern von Aufenthalts- und Schlafräumen kein Einzelschallereignis über 55 Dezibel eintreten darf (Regierung von Oberbayern, Planfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen München, 3. Start- und Landebahn, Band 2, S. 1087 f., 5. Juli 2011), aber sechs tägliche Einzelschallereignisse toleriert werden, wie in der „Berliner Zeitung“ vom 26. Juni 2012 berichtet („Viel Lärm um Fluglärm“) (bitte mit Begründung)?
33. Gab es gegen diese Tolerierung von sechs täglichen Überschreitungen bisher Klagen, und wenn ja, wann, von wem, und wie wurde in der Sache von welchem Gericht entschieden?

Die Fragen 32 und 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß Planfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen München, 3. Start- und Landebahn vom 5. Juli 2011, Auflage VIII. 3.1.1, S. 155, gelten für die Erstattung von Aufwendungen für den baulichen Schallschutz einschließlich der zu Grunde liegenden Schallschutzanforderungen sowie für die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) und die auf Grund des FluglärmG erlassenen Rechtsverordnungen in der jeweils geltenden Fassung.

Die von der FMG für das bestehende 2-Bahn-System gemäß Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München vom 8. Juli 1979, Auflage IV. 1., S. 39 ff., samt Fortschreibungen bereits realisierten bzw. erstatteten Schallschutzvorrichtungen an Schlaf- und Aufenthaltsräumen innerhalb der nach Planfeststellungsbeschluss festgelegten Tag- bzw. Nachtschutzzone gewährleisten sowohl tags als auch nachts, dass durch An- und Abflüge vom Flughafen München im Rauminnern bei ausreichender Belüftung (ggf. Einbau von Belüftungseinrichtungen) in der Regel keine höheren Schallpegel als 55 dB(A) auftreten. Lärmergebnisse von Luftfahrzeugen, soweit sie nur bei Vorliegen außergewöhnlicher Einflussfaktoren oder Umstände, aus Sicherheitsgründen oder im Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatz auftreten, sind dabei nicht zu berücksichtigen.

Eine sechsmalige Überschreitung des Einzelschallpegels von 55 dB(A) pro Tag wird nicht toleriert.

34. Wie setzt sich die Fluglärmkommission des Flughafens München zusammen?

Im Sinne des § 32b Absatz 4 LuftVG gehören der Fluglärmkommission des Flughafens München Vertreter der Landkreise Freising, Erding, Ebersberg, München, Dachau und Pfaffenhofen an der Ilm, der Städte Freising, Erding und Moosburg, der Gemeinden Neufahrn, Hallbergmoos, Fahrenzhausen, Kranzberg, Langenbach, Marzling, Zolling, Kirchdorf an der Amper, Allershausen, Haag an der Amper, Eching, Fraunberg, Bockhorn und Ismaning, der Verwaltungsgemeinschaften Oberding/Eitting und Wartenberg/Berglern sowie der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, der Deutschen Lufthansa, der Flughafen München GmbH, des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit und der Industrie und Handelskammer an.

35. Lässt sich nach Meinung der Bundesregierung ein Verzicht auf eine dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen durch eine größere Auslastung des Nürnberger Flughafens kompensieren (bitte mit Begründung)?

Für den Flughafen Nürnberg (NUE) sind im Falle eines Verzichts auf die Dritte Start- und Landebahn am Flughafen München (MUC) keinerlei positiven Effekte zu erwarten. Fluggesellschaften bieten Verbindungen entsprechend der Nachfrage an. Durch die große Entfernung überschneiden sich die Einzugsgebiete von NUE und MUC nur marginal – die Märkte sind als weitgehend getrennt voneinander zu betrachten. Vor allem Langstreckenverbindungen benötigen neben dem (in München bedeutenden Originärmarkt) zusätzlich Umsteigepassagiere und damit Zubringerdienste. Dies ist jedoch in Nürnberg – auch künftig – nicht gegeben. Diese Einschätzung teilt die Geschäftsführung des Nürnberger Flughafens (www.nordbayern.de/region/nuernberg/flughafen-chef-nuernberg-profitiert-nicht-vom-startbahn-aus-1.2150975).

