

Protokoll der 1. (konstituierenden) Sitzung des Nachbarschaftsbeirats beim Flughafen München am 20.09.2005

Staatsminister Dr. Otto Wiesheu begrüßt die Mitglieder des Nachbarschaftsbeirats (NB) und weist darauf hin, dass der NB seinen Ausgang im Umlandforum genommen habe und dieses über weitere Anträge zur Aufnahme in den NB beraten werde.

Die Frage, ob eine Kapazitätserweiterung in die Planung gehen solle, hätten die Gesellschafter der FMG entschieden. Auch bei anderen Flughafenerweiterungen wie Wien oder Frankfurt sei die Frage des „Ob“ nicht zur Disposition einer Mediation gestanden. Selbstverständlich müssten die Gründe für die Erweiterung jedoch klar dargelegt und erörtert werden. Ein wesentlicher Diskussionspunkt für den NB werde die Verkehrsanbindung des Umlands sein, die schnell vorangebracht werden müsse. Hier seien Bund, Land, LHM und die betroffenen Landkreise und Gemeinden gefordert. Staatsminister Dr. Wiesheu ruft alle Mitglieder des NB auf, die Möglichkeiten, die der NB biete zu nutzen und durch konstruktive Mitarbeit die Erfolgsaussichten des NB zu stärken. Er werde sich mit BM Stolpe in Verbindung setzen, damit auch der Bund regelmäßig durch einen Beobachter vertreten sei.

Die Vorsitzende des NB legt dar, dass sie ihre Funktion und ihr Selbstverständnis bei den Besuchen bei nahezu allen Mitgliedern des NB bereits dargelegt habe und dies kurz dahin zusammenfassen könne, dass sie als neutrale Dritte zwischen den Interessen stehe und versuchen werde für eine sachliche Diskussion zu sorgen, zwischen den Interessen zu vermitteln und in einzelnen Punkten zu gemeinsamen Lösungen zu führen.

Gegen das Mitlaufen eines Tonaufzeichnungsgeräts zur Erleichterung der Protokollführung wurden keine Einwendungen erhoben.

Dr. Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung der FMG, sichert einen fairen und offenen Dialog zu. Er stellt die Notwendigkeit einer Kapazitätserweiterung aus Sicht der FMG anhand der dem Protokoll anliegenden Schaubilder dar. Er stützt sich insbesondere auf das stetige Wachstum des Flughafens bezüglich Passagierzahl und Zahl der Flugbewegungen. Zu erwartende Kapazitätsengpässe gefährdeten die Drehkreuzfunktion und ließen einen Systemkollaps ab 2010 befürchten.

Die Darlegungen beruhten auf vorläufigen Zahlen einer Sachverständigenprognose. Das endgültige, umfassende Prognosegutachten werde demnächst eingehen. Es werde den Mitgliedern des Nachbarschaftsbeirats noch vor der nächsten Sitzung zugestellt.

Im Hinblick darauf werden endgültige und grundsätzliche Standpunkte und Bewertungen zum Ausbau seitens der Mitglieder zurückgestellt. Die Notwendigkeit des Ausbaus wird aus dem Kreis der Mitglieder bezweifelt. Es wird insbesondere die Frage thematisiert, wie viel Flughafen das Umland vertrage und brauche, wie eine Erweiterung mit der Infrastruktur, insbesondere auch der verkehrlichen, vereinbar sei und wie die Entwicklung über

2020 hinaus zu beurteilen sei. Es müsse dargestellt werden, wie die Entwicklung ohne eine dritte Bahn verlaufen würde. Auch die Erwägung, ob nicht ein weiterer Flughafen im süddeutschen Raum besser wäre als eine dritte Bahn, wurde angesprochen.

Die Vermutung, dem NB seien nicht alle Unterlagen vorgelegt, die der Aufsichtsrat der FMG vor dem Beschluss über den Planungsbeginn erhalten habe, wurde von der FMG zurückgewiesen. Es wurde geltend gemacht, die FMG müsse schon im Vorfeld der Beratungen Bereitschaft zeigen, auf Forderungen und Wünsche des NB einzugehen.

Ein Vertreter der FMG legte danach Überlegungen zu einer Konfigurationsanalyse vor. Die FMG habe unter der Zielsetzung einer umfassenden Betrachtung aller denkbaren Bahnlagen und unter dem Schwerpunkt eines den Anforderungen entsprechenden Kapazitätsgewinns auf Basis des IATA-Kalkulationsmodells („simplified assessment of airport capacity „) 25 Lagen geprüft. Es habe sich ergeben, dass 18 dieser Standorte nicht den gestellten Kapazitätsanforderungen entsprächen.

Das Kapazitätsziel von 120 planbaren Starts und Landungen pro Stunde könne nur durch eine parallel zu den bestehenden Runways verlaufende Bahn mit einer Länge von 4.000 m erreicht werden. Kürzere Bahnen erlaubten nicht den Start aller Flugzeugkategorien. Insgesamt 7 Bahnlagen könnten die vorausgesetzte Kapazitätserweiterung voraussichtlich erreichen. Die Bahnlage mit der Nummer 8, von den zur Diskussion stehenden 7 Bahnlagen, wurde während der Sitzung herausgenommen, da sie bestehende Siedlungsstrukturen offensichtlich massiv belastet. Die verbleibenden 6 Bahnlagen (vgl. zu den Bahnlagen anliegende Skizze) sollen jetzt eingehend untersucht werden, nämlich einmal durch ein Kapazitätsgutachten und in einem zweiten Schritt auf die Auswirkungen auf Menschen und Umwelt und bezüglich ihrer Wirtschaftlichkeit. Erst nach diesen zwei Schritten und unter Berücksichtigung aller dieser Komponenten könnten die Bahnvarianten festgestellt werden, die im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens geprüft werden. Diese intensiven Untersuchungen sollten in 4 bis 6 Monaten abgeschlossen sein.

In der Diskussion wurde auf die sich aus den verschiedenen Bahnlagen ergebenden Eingriffe verwiesen und bemängelt, dass keinerlei Aussage über die Flugrouten gemacht würden. Die FMG betonte demgegenüber, dass bei den 6 noch zur Diskussion stehenden Bahnlagen zunächst nur der zu erreichende Kapazitätsgewinn geprüft worden sei. Auf einen zügigen Abschluss der Untersuchungen wurde gedrängt

Die FMG legte weiter den Sachstand bei der Beauftragung der Gutachten für das Raumordnungsverfahren dar (vgl. Anlage). Bedenken wurden gegenüber einem der Sachverständigen angesprochen.

Die Vorsitzende stellte ihren Entwurf einer Geschäftsordnung für den Nachbarschaftsbeirat vor. Die Mitglieder werden Änderungsvorschläge ihr und zugleich den anderen Mitgliedern mitteilen, damit über die Geschäftsordnung in der nächsten Sitzung des Nachbarschaftsbeirats beraten und entschieden werden kann. Es besteht schon jetzt Einigkeit, dass ein Inhaltsprotokoll von der Vorsitzenden erstellt, den Mitgliedern zur Genehmigung zugesandt und dann auf der Homepage des Nachbarschaftsbeirats veröffentlicht wird.

Als nächster Sitzungstermin wurde der 26. Oktober 2005 bestimmt. In ihm soll das dann vorliegende Bedarfsprognosegutachten diskutiert werden. Der Sachverständige wird zu dem Termin geladen werden. Die Beschlussfassung über die Geschäftsordnung ist weiterer Tagesordnungspunkt für die nächste Sitzung.

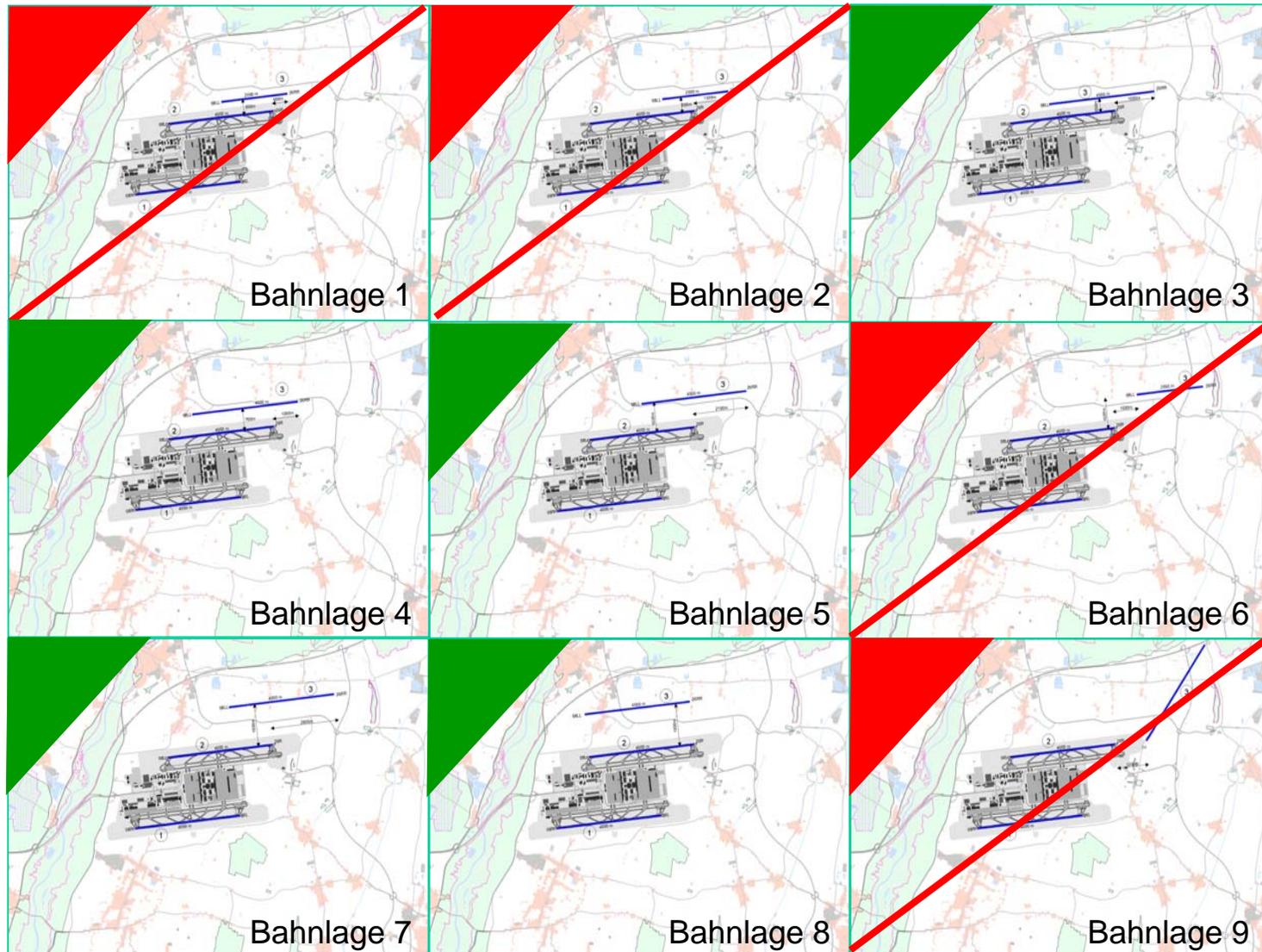
gez. Edda Huther

Johannes Eigelsreiter

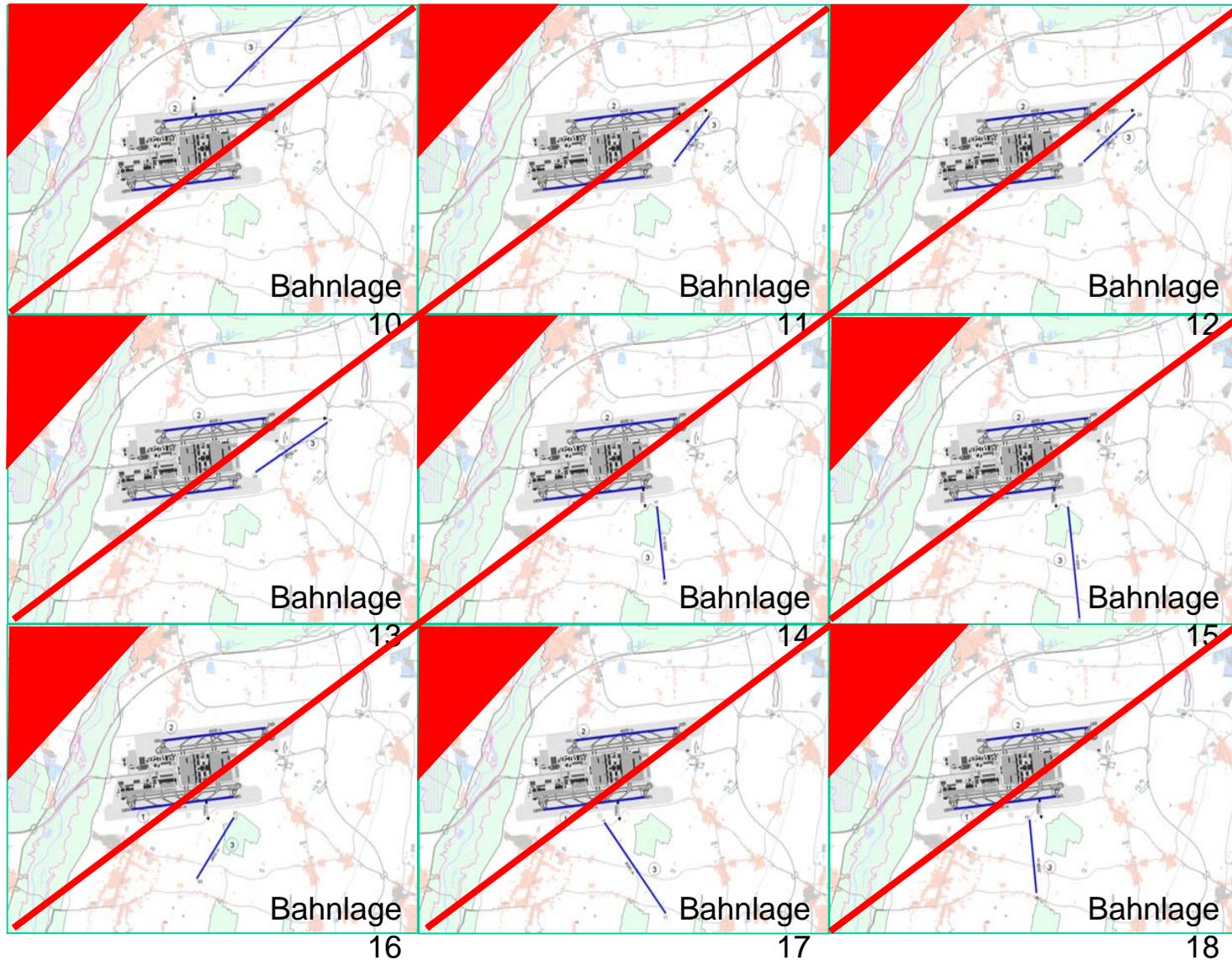
Vorsitzende des Nachbarschaftsbeirats

Leiter der Geschäftsstelle

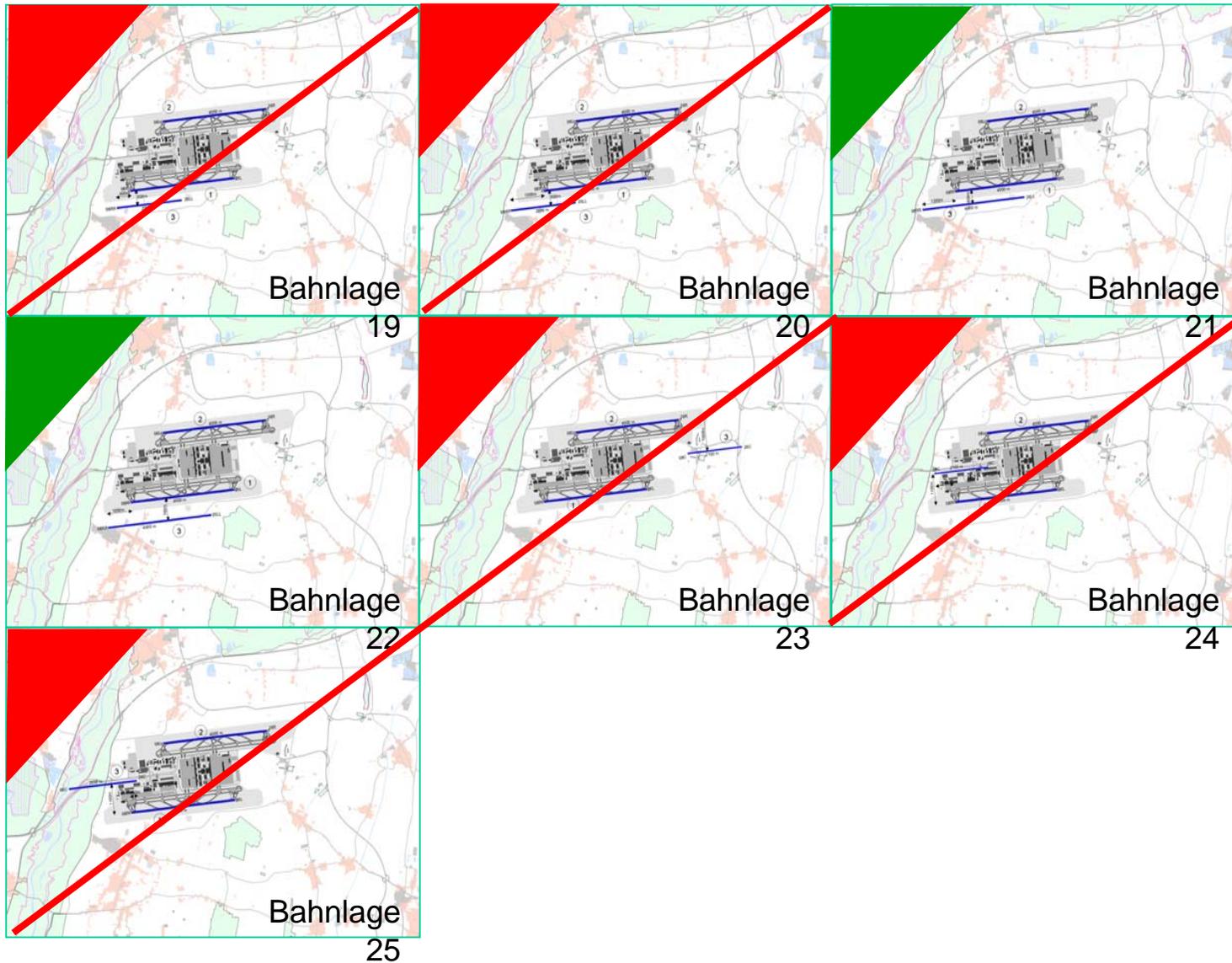
Ergebnisse FMG-Kapazitätsabschätzung



Ergebnisse FMG-Kapazitätsabschätzung



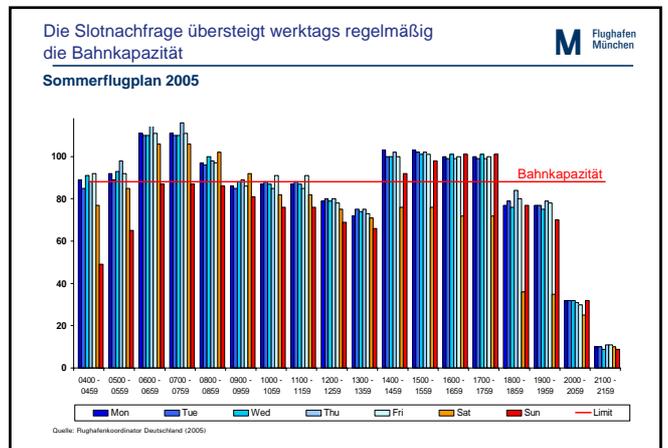
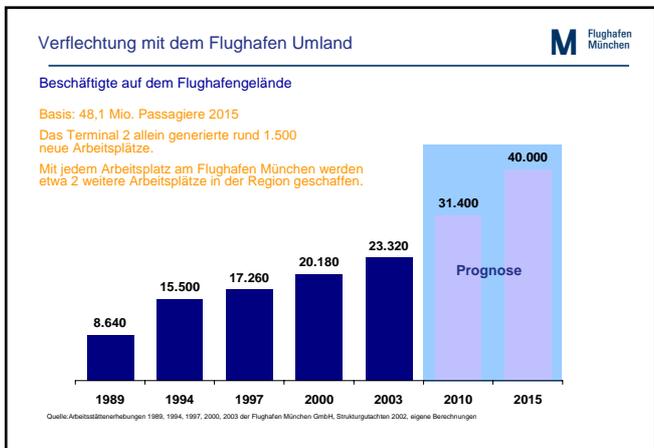
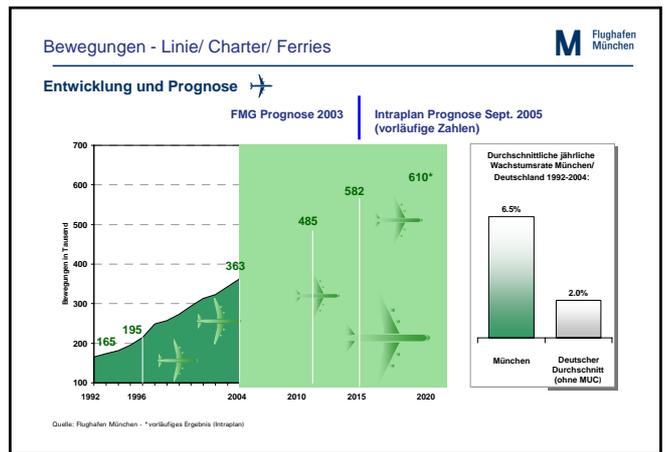
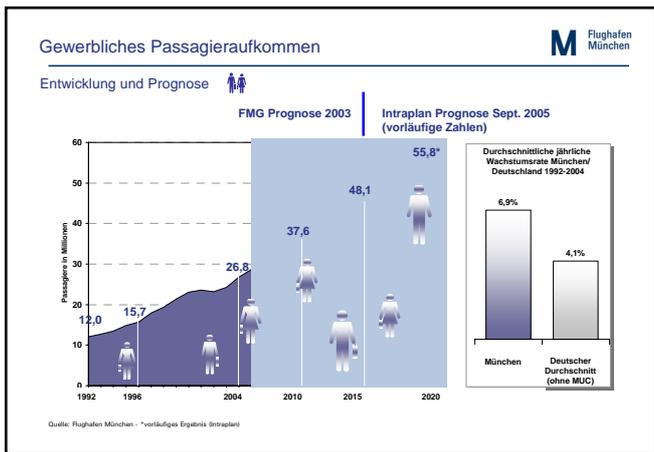
Ergebnisse FMG-Kapazitätsabschätzung





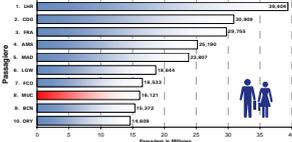
M Flughafen München

Bedarfsprognose

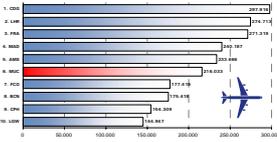


Europäische Großflughäfen im Vergleich Jan.-Jul. 2005

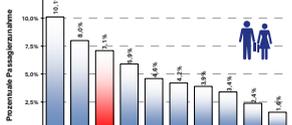
Passagiere: Nummer 8 in Europa
Gewerblicher Verkehr



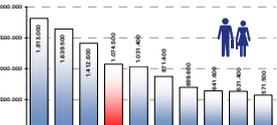
Bewegungen: Nummer 6 in Europa
Linien-/Charterverkehr



Prozentuales Passagierwachstum



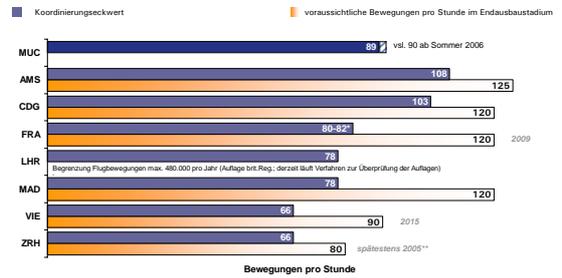
Absolutes Passagierwachstum



Quelle: Airports Council International (ACI) - 25.09.2005

Start-/Landebahnkapazität an europäischen Flughäfen

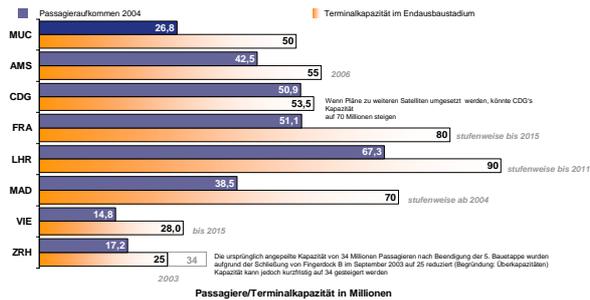
Start-/Landebahnkapazitäten derzeit und im aktuell geplanten Endausbaustadium



* FRA: Koordinierungseckwert, 06:00-14:00 80, 14:00-21:00 91, 21:00-22:00 82, Quelle Info Flaport: www.ausbau.flughafen-frankfurt.com
**ZRH: Im Rahmen der 5. Baustappe Erschließungsarbeiten an den Bahnen (neue Technik, Taxiways); Steigerung der Zahl der Bewegungen auf 80 pro h

Terminalkapazität an europäischen Flughäfen

Passagiere 2004 und Terminalkapazität im aktuell geplanten Endausbaustadium



Wenn Pläne zu weiteren Satelliten umgesetzt werden, könnte CDG's Kapazität auf 70 Millionen steigen

stufenweise bis 2015

stufenweise bis 2011

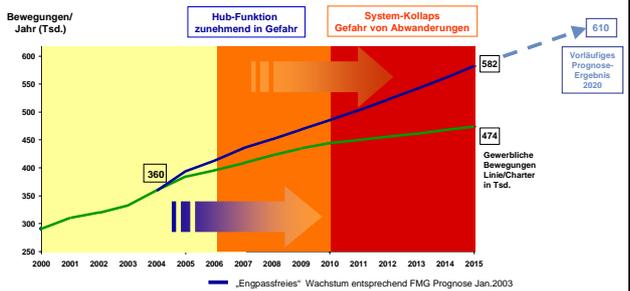
stufenweise ab 2004

Die ursprünglich angeplante Kapazität von 34 Millionen Passagieren nach Beendigung der 5. Baustappe wurden aufgrund der Schließung von Fingerock B im September 2003 auf 25 reduziert (Begründung: Überkapazitäten) Kapazität kann jedoch kurzfristig auf 34 gesteigert werden

Passagiere/Terminalkapazität in Millionen

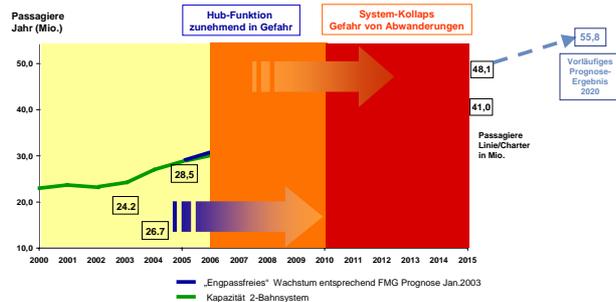
Kapazität des bestehenden 2-Bahnsystems

Engpassfreies Wachstum entsprechend der Prognose wird sich nicht einstellen, die vorhandene Kapazität limitiert das tatsächlich mögliche Aufkommen: 1. Bewegungen



Kapazität des bestehenden 2-Bahnsystems

Engpassfreies Wachstum entsprechend der Prognose wird sich nicht einstellen, die vorhandene Kapazität limitiert das tatsächlich mögliche Aufkommen: 2. Passagiere



Sachstand
Beauftragung von Gutachten
für das
Raumordnungsverfahren
(ROV)

Basisgutachten

Luftverkehrsprognosen 2020

Intraplan Consult GmbH, München

Referenzen: - Flughäfen: Frankfurt, Düsseldorf, Amsterdam, Turin
 - Verkehrsprognose Bundesverkehrswegeplanung 2015
 - Masterplan: Initiative Luftverkehr

Kapazitätsgutachten

OTSD - Optimized Traffic Systems Development GmbH, Bremen

Referenzen: - Flughäfen: Frankfurt/Main, Leipzig-Halle
 - Deutsche Flugsicherung (DFS)

Technische Planung

Ingenieurbauwerke, Verkehrsanlagen und technische Ausrüstung

Dorsch-Consult Ingenieurgesellschaft mbH, München

Referenzen: - Flughäfen national: Frankfurt/Main (PFV 4. Bahn), MUC (Flugbetriebsflächen)
 - Flughäfen international: Karthum (Sudan), Medina (Saudi-Arabien)

Wasserwirtschaftliche Planungen

Ingenieurgesellschaft IB Schlegel GmbH & Co KG, München, IB Dr. Blasy – Dr. Øverland, Eching am Ammersee,

Referenzen: - Landesamt für Umwelt: Niederschlags-Abfluss-Modell Isargebiet
 - FMG: Grundwassermodell Bereich Flughafen München

Umweltgutachten

Umweltverträglichkeitsstudie

Dr. Blasy – Dr. Øverland - Beratende Ingenieure GbR, Eching am Ammersee

Referenzen: - LHST München: Umweltverträglichkeitsanalyse zum Isarplan
 - Stadt Regensburg: UVS Hochwasserrückhaltebecken Höfing
 - Wasserwirtschaftsamt Landshut: UVS Sanierung Vils-Flutkanal
 - EADS: Standortentwicklung Sonderflughafen Oberpfaffenhofen

Erhebungen Flora/Fauna/FFH etc.

Grünplan - Gesellschaft für Freiflächenplanung mbH, Freising

Referenzen: Straßenbaumt München, Wasserwirtschaftsamt Freising, Stadt Freising,
 Zweckverband Wasserversorgung Freising-Süd - diverse Untersuchungen

Klimagutachten

Deutscher Wetterdienst, Offenbach

Umweltgutachten

Schalltechnische Begutachtung Flugverkehrslärm

Obermeyer Planen+Beraten GmbH, München

Referenzen: - Flughäfen: Leipzig-Halle, Frankfurt/Main, Kiel-Holtenau, MUC
 - Öffentliche und private Auftraggeber für div. Gutachten Immissionschutz

Schalltechnische Begutachtung Straßen- / Schienen- / Boden- / Gesamtlärm

Gutachten über Lufthygiene

Müller-BBM GmbH, Planegg

Referenzen: - Flughäfen: Frankfurt, Köln, Hamburg, Hannover, Berlin, Zürich, MUC
 - Öffentliche und private Auftraggeber für div. Gutachten, Stadt Offenbach,
 Stadt Nürnberg, Stadt Pfaffenhofen, DBAG Berlin



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit