

02.07.2012 - 3. Startbahn in Erding gestoppt

Die Münchner entscheiden sich gegen den Flughafenausbau

von Paul B. Kleiser

Am 17. Juni lehnte die Münchner Bevölkerung in einem «Bürgerentscheid» die für den Münchner Flughafen im Erdinger Moos geplante dritte Startbahn mit einer Mehrheit von 54,3% ab.

Für die Startbahn waren neben der bayrischen Wirtschaft vor allem CDU, FDP und SPD unter Führung des Münchner Oberbürgermeisters und Kandidaten für die Landtagswahlen im kommenden Jahr, Christian Ude eingetreten, wobei es in der SPD eine erhebliche Minderheit von Kritikern und Skeptikern gab. Gegen die Startbahn kämpfte das Bündnis «München gegen die 3. Startbahn», das aus den Grünen, der Partei DIE LINKE, dem Bund Naturschutz, der Ökologisch-Demokratischen Partei (ÖDP), Attac, dem Verkehrsclub Deutschland (VCD), der Bürgerinitiative «aufgemuckt» und zahlreichen weiteren Gruppen bestand.

Man hatte sich für diese Form der Bürgerbeteiligung entschieden, weil neben dem Freistaat Bayern mit 51% und dem Bund mit 26% die Stadt München mit 23% die dritte Gesellschafterin der Flughafen-AG ist; einen möglichen Volksentscheid in ganz Bayern herbeizuführen hielt man für deutlich schwieriger, weil man nicht wusste, wie sich die nicht direkt betroffene nordbayrische Bevölkerung zu dem Thema verhalten würde.

Nach dem Aus für den von Edmund Stoiber propagierten Magnetzug «Transrapid», der den Flughafen mit dem Münchener Hauptbahnhof verbinden sollte, und dem Scheitern der Münchner Olympiabewerbung für 2018, die aufs Engste mit dem Bau einer Milliarden teuren zweiten Tunnelröhre für die S-Bahn verbunden gewesen wäre, ist die Ablehnung der dritten Startbahn ein weiterer schwerer Schlag für alle Befürworter eines «Wachstums» auf Teufel komm raus. Dabei standen der Pro-Kampagne über eine Million Euro zur Verfügung, während die Gegner es nur auf etwa 80.000 Euro brachten? was jedoch durch intensives Engagement einiger Hundert Aktivisten ausgeglichen wurde. Der Oberbürgermeister der stark vom Fluglärm betroffenen Stadt Freising (zu der auch der Ortsteil Attaching gehört, der etwa zur Hälfte «abgesiedelt» werden sollte), deren Bevölkerung sich jedoch an der Abstimmung nicht beteiligen konnte, lud aus Freude über den Wahlausgang die Münchner inkl. OB zu einem Freudenfest in die Domstadt ein.

Die Argumente der Befürworter

Der Chef der Flughafen-AG, Michael Kerkloth, versucht seit längerem, München zum zentralen Drehkreuz für Langstreckenflüge nach Asien zu machen («dort finden sich die kommenden Boomregionen»). Da der Konkurrent Frankfurt an seine Kapazitätsgrenze gelangt ist und auch dort der Widerstand der Bürger gegen Dreck und Lärmbelastung zunimmt, rechnete er sich einen Konkurrenzvorteil aus.

Denn in Europa gibt es keinen Flughafen, der über drei jeweils vier Kilometer lange Start- und Landebahnen verfügt, die man für Jumbos braucht. Passagiere aus ganz Deutschland und aus den Nachbarländern würden in München in diese Großflugzeuge umsteigen ? so das Konzept. In Wirklichkeit schwankt die Zahl der Starts und Landungen in München seit sieben Jahren um die 400.000 ? bei einer Kapazität von gut 500.000 ?, sodass hier also «auf Vorrat» gebaut worden wäre. Außerdem wird irgendwann in Berlin ein weiterer Großflughafen eröffnet, der dann ebenfalls um Flugbewegungen kämpfen wird.

Die Wachstumsfetischisten à la Seehofer, Zeil, Ude und Co. reden an Sonntagen gerne über «die Bewahrung der Schöpfung», doch ist gerade Bayern Spitzenreiter bei der Versiegelung von Landschaft. Es gibt im Erdinger Moos fast tausend Hektar Vogelschutzgebiet nach der EU-Habitat-Richtlinie, die man ohne mit der Wimper zu zucken dem «Fortschritt» (der kapitalistischen Naturzerstörung) geopfert hätte.

Der Flugverkehr ist mittlerweile für etwa 9% der klimaschädlichen Treibhausgase verantwortlich. Mehr als eine halbe Million Menschen sind täglich vor allem in den Landkreisen Erding, Freising, Dachau und München von Fluglärm und Abgasen betroffen. Was von Gerichtsentscheidungen über Nachtflugverbote zu halten ist, kann man am Frankfurter Beispiel ersehen, wo zwischen 11 Uhr nachts und 5 Uhr morgens ein gerichtlich verfügbares Nachtflugverbot gilt, das laut SZ im Mai 2012 gerade mal an drei (!) Tagen eingehalten wurde ? überall sonst stellte das Wirtschaftsministerium «Sondergenehmigungen» aus.

Der Griff zur Notbremse

Die dritte Startbahn sollte 1,25 Mrd. Euro kosten ? bei den üblichen Preisexplosionen solcher Großvorhaben (die ICE-Strecke von München nach Nürnberg war für 2,6 Mrd. Mark geplant und kostete schließlich 3,6 Mrd. Euro!) kann man von einer glatten

Verdoppelung der Kosten ausgehen. Dabei hat die Flughafen GmbH bereits heute 2,7 Mrd. Euro Schulden; von der ursprünglichen Einlage der drei Betreiber in Höhe von 520 Mio. Euro ist bis heute nichts zurückgezahlt worden; sogar ein Großteil der Zinsen wurde gestundet.

Natürlich war ein klassisches Hauptargument der Befürworter die Schaffung von «Wohlstand» durch 11.000 neue Arbeitsplätze. Gern wird der Flughafen als «Jobmotor» dargestellt und die «Vollbeschäftigung» in den umliegenden Landkreisen hervorgehoben. Dabei wird unterschlagen, dass die große Mehrheit der Jobs aus unqualifizierten Billigjobs im Dienstleistungsgewerbe besteht; außerdem hat noch niemand die Vernichtung von qualifizierten Arbeitsplätzen im Bereich des Handwerks und der Landwirtschaft gegengerechnet. Die um Flughäfen herum entstehende «Monostruktur» ist zudem in starkem Maße krisengefährdet.

Man kann davon ausgehen, dass nach den Erfahrungen in Stuttgart, München und anderswo sich in Zukunft immer mehr Menschen gegen unsinnige Großprojekte im Sinne des Gemeinwohls wehren werden. Sie vollführen damit gegen den voranschreitenden kapitalistischen Zerstörungsprozess jenen «Griff zur Notbremse», von dem Walter Benjamin in seinen «Thesen zur Geschichte» sprach.