

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok
und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/830 —**

Flughafen München II im Erdinger Moos

*Der Bundesminister für Verkehr – A 21/20.70.82 – 01/032/10 – hat
mit Schreiben vom 4. Januar 1984 die Kleine Anfrage namens der
Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. Wie hoch ist die prozentuale Beteiligung des Bundes, der Stadt München und des Freistaates Bayern beim Bau des Flughafens München II?

An der Flughafen München GmbH (FMG), der Bauherrin des Flughafens München II, sind die Bundesrepublik Deutschland zu 26 v. H., der Freistaat Bayern zu 51 v. H. und die Stadt München zu 23 v. H. beteiligt.

2. Überwacht die Bundesregierung die Bauarbeiten im Erdinger Moos und die Verwendung von Steuergeldern in der momentanen Bauphase?

Nicht die Bundesregierung, sondern die Landesbehörden sind für eine Überwachung von Bauarbeiten zuständig.

Im übrigen wurden die Arbeiten zur Errichtung des Flughafens München II Anfang November 1980 aufgenommen und mit dem Baustoppbeschluß des Bayerischen Verwaltungsgeschichtshofes am 16. April 1981 eingestellt. Seitdem ist aufgrund einer Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgeschichtshofes lediglich die Versickerungsanlage im Norden des Flughafens fertiggestellt worden, die für eine Wiederversickerung des im Flughafen-gelände drainierten Grundwassers zu sorgen hat.

3. Welche Auswirkungen werden die Baumaßnahmen auf das Grundwasser und die Flora und Fauna im Erdinger Moos haben?

Im Bereich des Flughafengebäudes und der Flugbetriebsflächen wird der Grundwasserspiegel abgesenkt. Die hierdurch zu erwartende Beeinträchtigung der bestehenden Flora und Fauna im Erdinger Moos wird durch besondere Maßnahmen weitgehend ausgeglichen.

4. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß nur Baumaßnahmen durchgeführt werden, die in den Planungsunterlagen vorgesehen sind?
5. Wie verhält sich die Bundesregierung zu dem Bau zusätzlicher Entwässerungskanäle, die im Erdinger Moos durchgeführt werden, welche aber nicht in den Planungsunterlagen vorgesehen sind?
6. Welche Gründe sind der Bundesregierung für diese nicht in den Planungsunterlagen vorgesehenen Entwässerungskanäle bekannt?
7. Wird die Bundesregierung gegen den widerrechtlichen Bau von zusätzlichen Entwässerungskanälen etwas veranlassen, und wenn ja, was?
8. Welche Begründung gibt es für die im Wasserhaushaltsgesetz verbotene Versickerung von Oberflächenwasser in das Grundwasser bzw. Grundwasser in Oberflächenwasser?

Nach Kenntnis der Bundesregierung haben die zuständigen Landesbehörden verlautbart, daß die vor dem Baustopp durchgeführten Baumaßnahmen sämtlich den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses entsprechen. Vergleiche im übrigen Antwort zu Frage 2.

9. Gab oder gibt es für dieses Bauvorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung? Wenn ja, zu welchen Ergebnissen ist man bei dieser Umweltverträglichkeitsprüfung gekommen?

Ja. In den für dieses Projekt durchgeführten und noch durchzuführenden Verfahren (Raumordnungsverfahren, luftrechtliches Genehmigungsverfahren, Planfeststellungsverfahren) wurden und werden auch die Auswirkungen auf die Umwelt berücksichtigt (integrierte Umweltverträglichkeitsprüfung).

Die abschließende Würdigung der Auswirkungen der geänderten Flughafenplanung durch die Regierung von Oberbayern im laufenden Planfeststellungs-Änderungsverfahren bleibt abzuwarten.

10. In welcher Weise wird sich der in diesem Feuchtgebiet zu erwartende Nebel jahreszeitmäßig auf den Flugbetrieb auswirken?

Für den neuen Flughafen ist der Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe der Kategorie III vorgesehen; die Beeinträchtigung des Flugbetriebes durch Nebel spielt somit keine entscheidende Rolle.

11. Gibt es neuere Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für diesen Flughafen?

Für die vorgesehenen Planungen (Neubau des Flughafens München II, Auflassung des Flughafens München-Riem) sind in erster Linie Gründe des Umweltschutzes und der Sicherheit maßgebend. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für den Flughafen München II werden seit dem Beginn der Planung durchgeführt und im Rahmen der langfristigen Unternehmensplanung der FMG jährlich fortgeschrieben.

12. Wie erklärt sich und wie schätzt die Bundesregierung die Prognosen des Prognos-Institutes ein, das das Verkehrsaufkommen für den Flughafen München II rückläufig prognostiziert?

Solche Prognosen sind nicht bekannt. Alle bekannten Gutachten über die Entwicklung des Luftverkehrs im Raum München prognostizieren ein steigendes Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahrzehnten.

13. Welche Tendenz ist im Vergleich der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen seit Beginn der Planung zu verzeichnen?

Gegenwärtig sind keine Entwicklungstendenzen erkennbar, die das Projekt von der wirtschaftlichen Seite in Frage stellen könnten. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Flughafengesellschaft zur Durchführung des Projektes ist nach wie vor gegeben.

Nach Auskunft der FMG gingen die Wirtschaftlichkeitsberechnungen zu Beginn der Planung zunächst noch von einem vergleichsweise starken Wachstum des Luftverkehrs aus.

Die Rechnungen der Folgejahre waren durch verringerte Wachstumserwartungen gekennzeichnet, denen durch entsprechende Anpassung der Planung begegnet wurde.

14. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen wird der Bau der Startbahn West in Frankfurt am Main auf den Flughafen München II haben?

keine

15. Hat die Bundesregierung die abzusehende Tendenz bei den Luftfahrt- und Flugzeugbauunternehmen hin zu Großraumflugzeugen in den letzten Jahren und die daraus resultierenden sinkenden Flugbewegungen berücksichtigt?

Die in der Frage angesprochene Tendenz zu Großraumflugzeugen läßt sich in dieser Form nicht verallgemeinern. In Zukunft wird auf wichtigen Teilmärkten verstärkt mittleres und kleines Gerät zum Einsatz kommen. So war das Sitzplatzangebot pro Flug

sowohl in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt als auch in München in den letzten Jahren im Linienverkehr zum Teil gleichgeblieben, z. T. leicht rückläufig; nur im Charterverkehr war noch eine Zunahme zu verzeichnen.

Die Bundesregierung geht deshalb davon aus, daß mit wachsendem Verkehrsaufkommen langfristig auch ein Wachstum der Bewegungen einhergehen wird.

16. Teilt die Bundesregierung die Befürchtungen der GRÜNEN und der Bevölkerung, daß unter Berücksichtigung der Hinweise aus der Airland-Battle-2000-Studie, daß dieser Flughafen ein vorrangiges militärisches Ziel im Konfliktfall darstellt, auch unter Berücksichtigung der in der näheren Umgebung des Flughafens befindlichen militärischen Einrichtungen?

Die Bundesregierung teilt die in der Frage ausgedrückten Befürchtungen nicht.

17. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß der Flughafen München II nie ein militärisches Ziel feindlicher Atomraketen sein könnte?

Atomraketen können technisch auf jedes beliebige Ziel innerhalb der vorgegebenen Reichweite programmiert werden. Solange die Politik und die Strategie der Abschreckung durch angemessene Mittel der NATO glaubwürdig erhalten werden, sieht die Bundesregierung nicht die Gefahr einer militärischen Aggression gegen das Territorium der Bundesrepublik Deutschland.

18. Hat die Bundesregierung Evakuierungspläne für die Stadt München und der umliegenden Gemeinden für einen Eventualfall erstellen lassen?

In den von den zuständigen Katastrophenschutzbehörden des Freistaates Bayern aufzustellenden allgemeinen Katastrophenschutzplänen sind auch möglicherweise kurzfristig notwendige Evakuierungen kleinerer Gebiete zu berücksichtigen. Dies gilt auch für Gebiete im Raum München.