

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Dr. Barbara Höll, Herbert Behrens, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Dorothee Menzner, Sabine Stüber und der Fraktion DIE LINKE.

Zukunft der dritten Start- und Landebahn am Münchner Flughafen

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viel Prozent der Stimmen sind laut Gesellschaftervertrag der FMG in der Gesellschafterversammlung erforderlich, um Beschlüsse zu treffen?
2. Gibt es Fälle, in denen eine Einstimmigkeit erforderlich ist?
Wenn ja, welche sind das?

3. Wann wurden in den letzten drei Jahren welche Beschlüsse in der Gesellschafterversammlung der FMG für den Bau der dritten Start- und Landebahn gefasst?
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)?
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?
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?
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?
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?
9. Sind für den Bau der dritten Start- und Landebahn weitere Beschlüsse der Gesellschafterversammlung erforderlich?
Wenn ja, welche?
Wenn nein, warum nicht?
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?
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?
12. Laufen aktuell Ausschreibungs- bzw. Vergabeverfahren im Zusammenhang mit dem Bau der dritten Start- und Landebahn?
Wenn ja, welche?
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?

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?
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)?
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?
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
 - a) absolut,
 - b) in Prozent aller Passagierflüge (bitte Gesamtzahl aller Passagierflüge angeben),
 - c) und wie sind diese Flüge strukturiert nach Entfernung (in Schritten von jeweils 100 km und unterteilt nach Inlands- und Auslandsflügen)?
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?
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?
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)?
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)?
22. Wie verteilten 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)?
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?
24. Welchen Anteil (in Prozent) machen die Einnahmen aus den anteiligen Landeentgelten aus, die
 - a) lärmabhängig,
 - b) schadstoffbezogenerhoben werden?

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?
26. Würden sich beim Betrieb der dritten Start- und Landebahn Änderungen für die Flugrouten der beiden bereits existierenden Bahnen ergeben?
Wenn ja, welche?
27. Welche Flugrouten wurden im Planfeststellungsverfahren für die dritte Start- und Landebahn in München unterstellt?
28. Wie hat sich die Bevölkerung in den Umlandgemeinden des Münchner Flughafens seit 1990 entwickelt (bitte die demographische Entwicklung in Fünfjahresschritten für alle Ortslagen bis zu einer Entfernung von 12 km zum FMG und der geplanten dritten Bahn angeben)?
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?
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?
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 Aussage 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“)?
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?
34. Wie setzt sich die Fluglärmkommission des Flughafens München zusammen?
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)?

Berlin, den 22. August 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion