

**Herzlich Willkommen
zum Informationsabend**

Einflugschneise Germering:

**"Wird der
Sonderflughafen Oberpfaffenhofen
ein Verkehrsflughafen?"**

**Eine Veranstaltung von Germeringer gegen Fluglärm e.V
in Zusammenarbeit mit Bund Naturschutz in Bayern e.V
und Fluglärm e.V. Gilching**

**Wird der
Sonderflughafen
Oberpfaffenhofen
ein Verkehrsflughafen?**

Gefahr vom Flughafen München II

**Flughafen München II hat Kapazitäts-Probleme:
Kapazitätsgrenze wird spätestens 2008 erreicht**

- Wachstum des Flughafens nur mit 3. Start- / Landebahn möglich
- **Bau der 3. Start- und Landebahn ist nicht im LEP 2005 aufgeführt !!!**
- Ab 2009: Auslagerung von zus. 30.000 Flugbewegungen pro Jahr
- Ohne 3. Startbahn bis 2014: >200.000 Flugbewegungen auszulagern
- Anteil der allgemeinen Luftfahrt: nur 23.000 Flugbewegungen pro Jahr

 **Entlastungsventil Oberpfaffenhofen**

Warum gerade Oberpfaffenhofen?

Oberpfaffenhofen - Der "geeignete" Ausweichflughafen

- Sonderflughafen ist bereits heute technisch für den Betrieb eines Verkehrsflughafens geeignet
- Genehmigter Plan für den Ausbau der Flugplatzanlage zur Steigerung der Flughafenkapazität vorhanden
- 546.977 m² Geschossflächen für Hallen genehmigt (zur Abfertigung von Luftfracht, Passagieren und für die Flugzeugwartung geeignet)
- Flugplatzeigentümerin will das Gelände bestmöglich "verwerten"
- **Flugplatz hat eine Kapazität wie München-Riem (> 190.000 Flugbewegungen)**

Die Strategie der Bayerischen Staatsregierung

1. Versuch, die rechtlichen Voraussetzungen zur Abwicklung des öffentlichen Reise- und Luftfrachtverkehrs in Oberpfaffenhofen zu schaffen

durch

2. Feststellung des öffentlichen Interesses durch das Landesentwicklungs-Programm durch rechtswidrige Umgehung eines Planfeststellungsverfahrens

Ziel:

Sonderflughafen wird Verkehrsflughafen zur Entlastung von München II

Was im LEP (Landesentwicklungs-Programm) drin steht und wie man es richtig liest (1)

Text im LEP

Bedarfsgerechter Ausbau des Sonderflughafens ... zur Entlastung von München II

Bedeutung

Das Wachstum des Luftverkehrs in München II bei fehlender 3. Startbahn definiert den Bedarf in Oberpfaffenhofen zur Entlastung von München II

... zur Entlastung von München II ist im unmittelbaren öffentlichen Interesse

Das öffentliche Interesse soll in der Abwicklung des öffentlichen Geschäftsreiseflugverkehrs und der Luftfracht in Oberpfaffenhofen liegen. Dies sind die wesentlichen Funktionen eines Verkehrsflughafens mit Betriebspflicht.

Was im LEP drin steht und wie man es richtig liest (2)

Text im LEP

... **Oberpfaffenhofen ist ...
insbesondere aus
Kapazitätsgründen nicht
ersetzbar**

Bedeutung

Oberpfaffenhofen ist der einzige Flughafen in Südbayern, der aufgrund seiner technischen Ausstattung und der Kapazität (> 190.000 Flugbewegungen pro Jahr) für die Auslagerung von Flugplatzkapazitäten aus München II in Betracht kommt.

Die Staatsregierung diskutiert keine Alternativen.

Was im LEP drin steht und wie man es richtig liest (3)

Text im LEP

**Qualifizierter
Geschäftsreiseflug-
verkehr insbesondere
mit größeren
Flugzeugen**

Bedeutung

Dieser Satz gaukelt dem Leser eine geringe Zahl an Individualflügen mit Businessjets vor.

In Wirklichkeit wird damit hiermit der öffentliche Reiseflugverkehr mit Geschäftsreisenden beschrieben (fast 50% der Passagiere in München II). Im Luftrecht gibt es die Begriffe "Geschäftsreiseflug" oder "Geschäftsflieger" nicht.

Unter den Begriff "größere Flugzeuge" passen auch Flugzeugtypen der Hersteller Boeing und Airbus.

Was im LEP drin steht und wie man es richtig liest (4)

Text im LEP

**... Linien- und
touristischer
Charterflugverkehr
ist ausgeschlossen.**

Bedeutung

Klar ist, dass München II den profitablen Linienflugverkehr selbst behalten will.

Der Ausschluss des "touristischen Charterflugverkehrs" bedeutet kein effektives Verbot der Abwicklung von Charterflügen. Bereits 1 Geschäftsreisender macht den Flug zum "nicht-touristischen Charterflug" und wird damit für Oberpfaffenhofen legal.

Was im LEP nicht drin steht und wie man es richtig liest (1)

Text nicht im LEP

3. Start- und Landebahn für München II ist nicht im LEP aufgeführt

Bedeutung

Ohne 3. Start- und Landebahn erreicht der Flughafen MUC II seine Kapazitätsgrenze bereits im Jahr 2008. Damit kann der Flughafen nicht weiter zum "interkontinentalen Drehkreuz europäischer Bedeutung" ausgebaut werden.

Die Staatsregierung ist am Flughafen MUC II zu 51% beteiligt. Damit ist das Wachstum des Flughafens im "öffentlichen Interesse". Das trifft auch auf die Notwendigkeit zu, bis zur Verfügbarkeit der 3. Start- / Landebahn Luftverkehr aus MUC II auszulagern.

Was im LEP nicht drin steht und wie man es richtig liest (2)

Text nicht im LEP

Bedeutung

Frachtflüge sind nicht ausgeschlossen.

Frachtflüge sind in der Ausschlussliste nicht enthalten. Damit ist die Abwicklung von Frachtflügen in Oberpfaffenhofen geplant.

Nachtflüge sind nicht ausgeschlossen.

Die meisten Frachtflüge finden nachts statt. Dies macht Oberpfaffenhofen zu einem attraktiven Flughafen für Luftfracht bei entsprechender Änderung der Betriebszeiten.

Keine Begrenzung der Flugzeugtypen und Anzahl der Flugbewegungen

Alles ist erlaubt, was die Landebahn hergibt (bis zur Größe des Airbus 300 / 310). Der Flugplatz hat die Kapazität von München-Riem.

Verkehrsflughafen gefährdet Arbeitsplätze

- Die Verlagerung des Geschäftsreiseflugverkehrs und Luftfracht von München II nach Oberpfaffenhofen schafft keine neuen Arbeitsplätze, sondern verlagert sie nur.
- High-Tech-Unternehmen suchen Standorte ohne Störungen durch Lärm.

München-Riem:

In München Trudering / Moosfeld (1,2 km schräg von der Start- und Landebahn in München-Riem entfernt) musste man früher zum Telefonieren das Fenster schließen.

Wohn- und Gewerbegebiete in Oberpfaffenhofen und Neugilching sind z.T. nur wenige Hundert Meter von der Start- / Landebahn entfernt.

Ausbaupläne Sonderflughafen Oberpfaffenhofen

Sonderflughafen Oberpfaffenhofen (heute)



Geplanter Ausbau (Kapazität wie München-Riem)



Informationen aus der Planfeststellung

Anflugrouten Sonderflughafen Oberpfaffenhofen

Anflugroute für große Flugzeuge (IFR)



Vom Lärm besonders betroffen sind:
Gilching und Germering

Anflugpunkte für Sichtflieger (VFR)

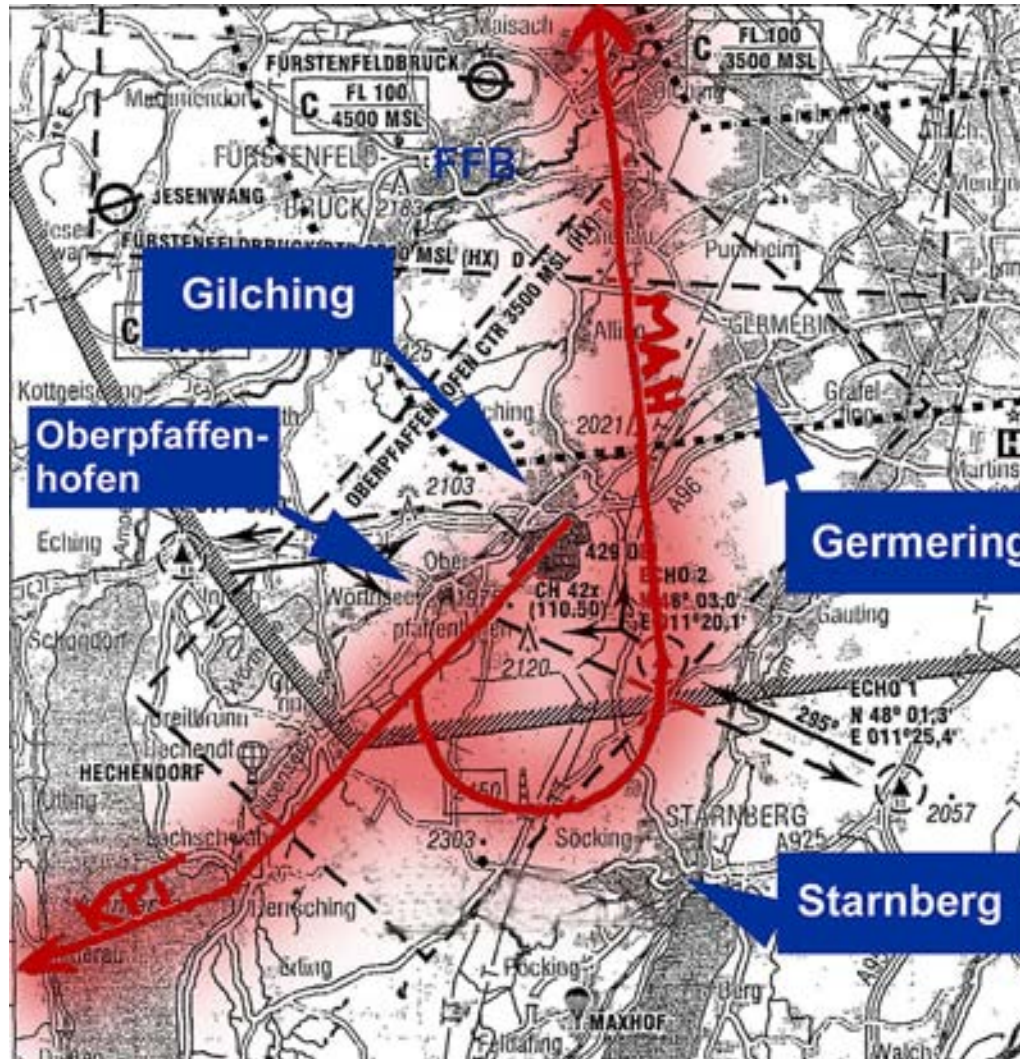


Vom Lärm besonders betroffen sind:
Starnberg, Gauting und Inning

Überflughöhen für landende Flugzeuge (IFR)



Heutige Abflugroute mit "Lärmteppich" in Oberpfaffenhofen

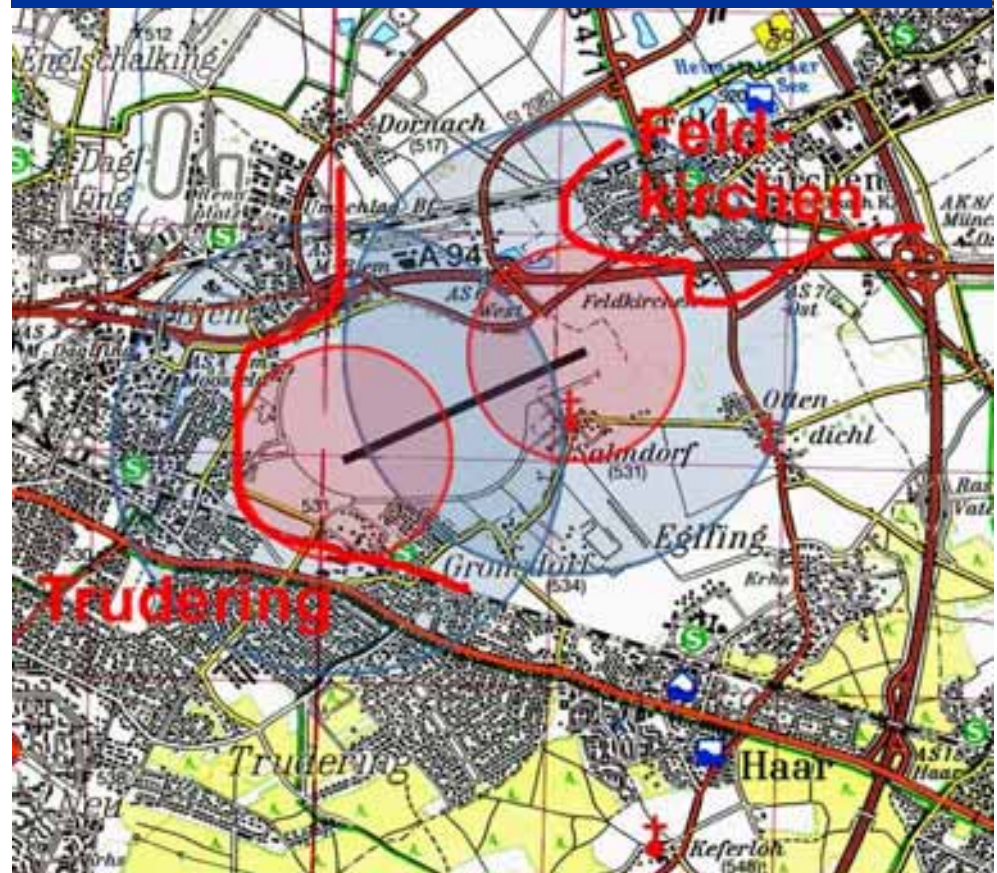


Entfernung von Siedlungen zur Landebahn in Oberpfaffenhofen

Weßling und Gilching weniger als 1 km von der Landebahn entfernt

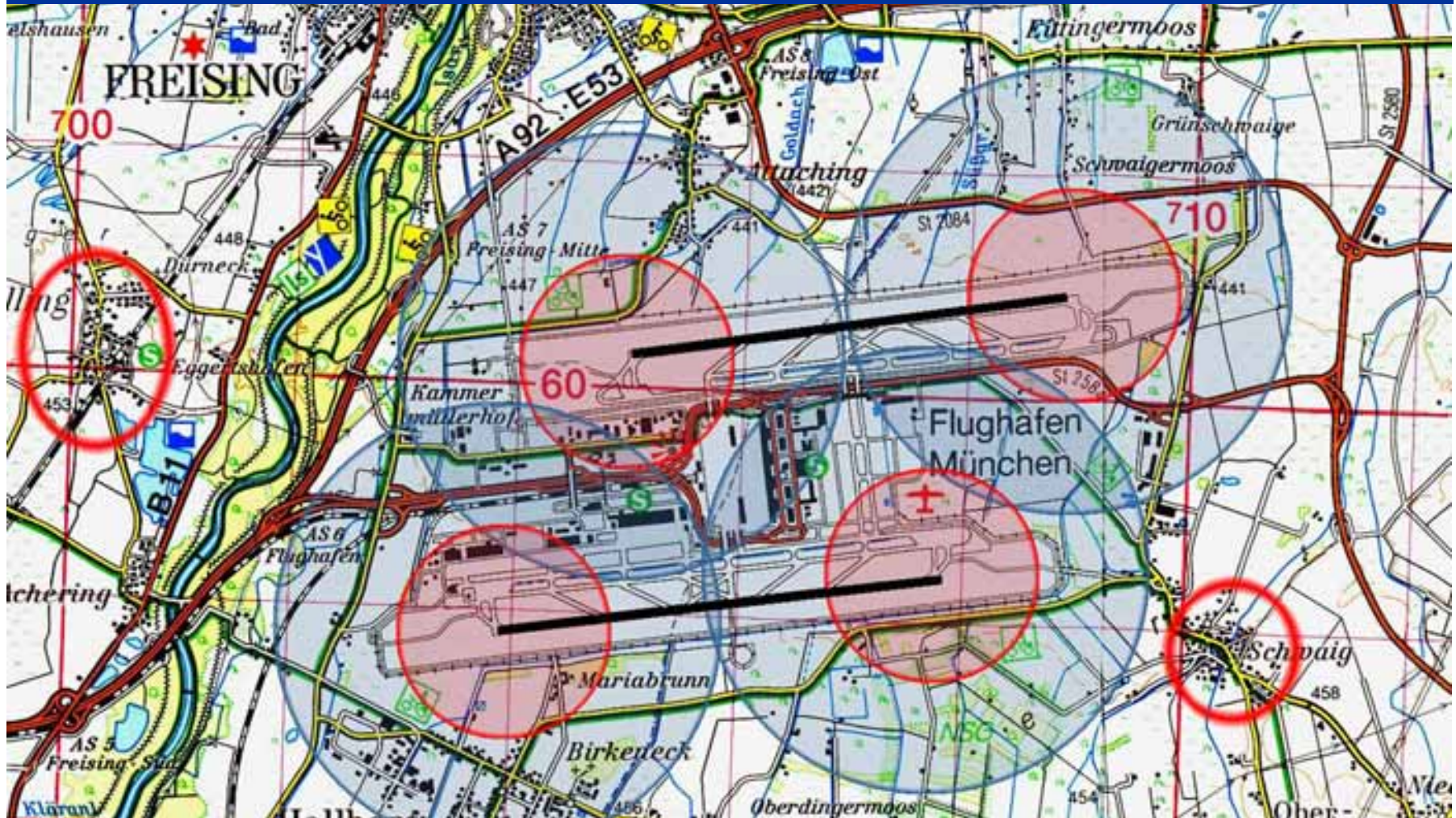


Zum Vergleich:
München-Riem (alter Flughafen)
Siedlungen sind mind. 1 km entfernt



Entfernung von Siedlungen zur Landebahn in München II

Abstand von Start- / Landebahn zu Siedlungen mind. 2 – 4 km



Fazit und Folgen des LEP: Oberpfaffenhofen wird schlimmer als München-Riem

... weil die Wohnhäuser und Gewerbebetriebe viel näher an der Start- / Landebahn liegen, als in München-Riem

- 3. Start-/Landebahn in MUC II nicht im LEP
- Wachstum von MUC II bedingt Auslagerung von Kapazitäten an anderen Flughafen
- Oberpfaffenhofen bietet die geeignete Infrastruktur und ist kooperative Eigentümerin
- Ausreichende Kapazität in Oberpfaffenhofen vorhanden (wie München-Riem)
- Kein Nachtflugverbot im LEP
- Keine Beschränkungen des Luftverkehrs zum Schutz der Bürger gegen Fluglärm



An dieses Bild werden Sie sich möglicherweise bald gewöhnen müssen !!!

Fazit:

Dies ist der Plan der Staatsregierung

Fragen an unsere Abgeordneten

1. Was werden Sie tun, um ein ordnungsgemäßes Planfeststellungsverfahren nach § 8 f. LuftVG mit Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen zu lassen ?
2. Wie werden Sie sicherstellen, dass in Oberpfaffenhofen kein Verkehrsflughafen zur Entlastung von München II entsteht ?
3. Was ist Ihre Empfehlung für Aktivitäten von betroffenen Bürgerinnen und Bürgern, die mit den Plänen der Bayerischen Staatsregierung nicht einverstanden sind ?

**Wir wollen kein Cargo-, kein Geschäftsreiseflugverkehr,
kein Charter- und keinen Nachtflugverkehr in
Oberpfaffenhofen**