

## Grünes Licht für dritte Piste

Verfasser: Andi Schmidt

München, 29.07.2011, 10:11 Uhr

Presse-Ressort von: Andi Schmidt

Bericht 2593x gelesen



Flughafen München Bild: Andi Schmidt

**München [ENA] Nun ist es entschieden. Der Münchener Flughafen kann eine weitere, bereits dritte Start- und Landebahn errichten. Wird dies ein Fluch oder ein Segen für den Airport und seine Region bedeuten? Gedanken für ein Pro und Kontra bezüglich des Ausbaus des Flughafens dürfen erwachen.**

Die Entscheidung ist gefallen und eine entsprechende Genehmigung für die Errichtung der dritten Startbahn ist jetzt vorhanden. Die Flughafen München GmbH (FMG) als Betreiberin des größten bayerischen Verkehrsflughafen jubelt. Seit Jahren drängen sie um Erweiterung der Kapazitäten und forderten den Bau einer dritten Bahn. Und mindestens genauso lang argumentieren verschiedenste Interessengruppen gegen einen Ausbau des vorhandenen 2-Pisten-Systems.

Aus heutiger Sicht ist es nicht einfach die Meinungen und Argumente beider Seiten als einzige wahre Lösung zu sehen. Denn beide Seiten argumentieren gut und schlüssig. In ein paar Jahren wird man erst ein messbares Ergebnis vorfinden. Und dann kann man sagen: "Wir hatten recht und die Entscheidung war in Ordnung." Aber im nachhinein ist man ja immer schlauer und klopft sich selbst die Schulter.

Da war die Entscheidung bezüglich des alten Flughafens von München im Stadtteil Riem wesentlich einfacher und logischer. Logisch deshalb, weil der Flughafen Riem nicht weiter ausbaufähig war. Dieser Flughafen lag innerhalb des Stadtgebietes. Die vorhandene eine Start/Landebahn konnte nicht verlängert werden. Zu sehr war über die Jahrzehnte hinweg die Stadt München gewachsen und ließ keine Möglichkeit einer räumlichen Ausdehnung zu. An- und Abflug der Flugzeuge erfolgte direkt über mehrere Stadtteile Münchens. Tausende von Bürgern waren unmittelbar vom Luftverkehr betroffen.

Über Jahrzehnte wurde ein neuer Standort für den Münchener Flughafen gesucht. Unter anderem in der Region Ammersee und Hofoldinginger Forst. Ein ewiges Hin und Her mit immer neuen Planungen und Gutachten folgte. Letztendlich entschied man sich für den Standort \*Erdinger Moos\*. Auch dort

jede Menge Proteste und Argumente gegen den neuen Großflughafen. Und enorme Größe hatte der Flughafen in den ersten Planungen. Ein Start- und Landebahn-System bestehend aus mehreren Pisten unterschiedlicher Länge in einem riesigen Areal.

Neue Gerichtsurteile folgten, die FMG passte die Baupläne entsprechend an. Selbst bei der verbleibenden Airport-Größe mit zwei Bahnen gab es noch einige Hürden zu überwinden. Ein Baustopp über zehn Jahre lahmte den bereits begonnenen Bau des Flughafens \*MUC II\*. Im Mai 1992 erfolgte der Umzug ins Erdinger Moos in einer Nacht. München-Riem nun für immer zu, dafür nun der neue Airport im weit entfernten Moos. Wahrlich kein Stadtflughafen mehr, die Anbindung des internationalen Flughafens bis heute in 2011 an das Straßen- und Schienennetz nicht optimal. Die Fahrt mit der S-Bahn vom Flughafen MUC in die Münchener City dauert so lange wie der Flug Hamburg-München. Andere Projekte wie z.B. \*Transrapid\* scheiterten kläglich.

Bei der Eröffnung des neuen Flughafens 1992 wirkte die Szenerie schon etwas sonderbar. Das damalige Terminal 1 verloren in der Weite der beiden zwei Kilometer voneinander entfernten Pisten. Dazu ein riesiges Frachtterminal mit nur sehr wenigen Frachtflugzeugen; der Frachtumschlag erfolgte meist per LKW. Waren die Prognosen insgesamt zu optimistisch? Aber der Flughafen verzeichnete stetigen Wachstum. Steigende Passagierzahlen und ein Drehkreuz für Flüge unter anderem der Lufthansa erforderte ständigen Ausbau und Neubau verschiedener Gebäude.

Optisch einmalige, sehr moderne Gebäude wie das \*Munich-Airport-Center\*, \*Hotel Kempinski\* und Terminal 2 füllten relativ schnell die Leere zwischen den beiden Pisten. Ein zweites Hotel und neue Parkhäuser kamen nun ebenfalls dazu. Auch der Wartungsbereich mit mehreren Hangars und deren Technik für die großen Flugzeug-Checks; selbst die Zahl umgeschlagener Fracht in Tonnen können sich sehen lassen. In ein paar Jahren lassen sich auch die Auswirkungen der dritten Start/Landebahn in Zahlen und Prozentsätzen messen. Dann sieht man auch, wie teuer man diesen Erfolg eingekauft hat.



Vorfeld mit Terminal 2 und MAC



Terminal 1 Modul A



Überflug Südbahn mit Antonov-2

Für den Artikel ist der Verfasser verantwortlich, dem auch das Urheberrecht obliegt. Redaktionelle Inhalte von European-News-Agency können auf anderen Webseiten zitiert werden, wenn das Zitat maximal 5% des Gesamt-Textes ausmacht, als solches gekennzeichnet ist und die Quelle benannt (verlinkt) wird.

PDF downloaden:

Problem melden?

[Zurück zur Übersicht](#)