

# Kampf ums Klima

Bewahrung der Schöpfung contra Beton, Lärm, Abgase: Wie sich die Kirche gegen die 3. Startbahn wehrt

Vor zwei Jahren beherrschte nicht die Wirtschaftskrise, sondern die Klimakatastrophe die Öffentlichkeit. Um sie zu stoppen wurden Bündnisse wie die »Bayerische Klimaallianz« zwischen Freistaat und Kirchen geschmiedet. Doch was taugt so ein Papier im konkreten Fall wie dem Ausbau des Münchner Flughafens? Die Staatsregierung hält, trotz leichter Aufweichungstendenzen, nach wie vor an dem Projekt fest. Und die Kirche? Leistet öffentlichen Widerstand – aber nur an der Basis.

**D**as Zuhause von Margit Deuter ist ein Idyll: Grillen zirpen in der Spätsommersonne, Vögel zwitschern, der Bach hinter dem Haus schickt kühlere Luft in den Garten, wo Bienen bei ihrem Stock aus- und einfliegen und der große Holztisch darauf wartet, dass sich die Großfamilie zum Grillen trifft.

Doch während Margit Deuter auf dem Balkon im ersten Stock Butterbrezn und Kaffee serviert, schwillt ein dumpfes Brummen im wolkenlosen Himmel zu einem Dröhnen, und aus den Wipfeln der Birken am Bach schiebt sich ein Jumbojet schwerfällig in die Luft. Das Logo der größten deutschen Airline ist auf der Heckflosse auch mit bloßem Auge zu erkennen, und Margit Deuter muss die Stimme heben, um den Lärm der Turbinen zu übertönen: »So, wia's jetzt is, kannt ma guad leben.« Auch, wenn die Maschinen morgens ab halb sechs im Minutentakt an ihrem Schlafzimmersfenster vorbeifliegen; auch, wenn sie abends vom Fernsehkrimi nichts mehr versteht und die Gläser im Schrank klirren, wenn auf der Nordbahn ein Jumbo abhebt.

## Niedriglöhne und Kurzarbeit

Doch es soll noch viel schlimmer werden in dem ehemaligen Bauerndorf Attaching, heute ein Stadtteil am südlichen Rand der Domstadt Freising. Der Münchner Flughafen im Erdinger Moos soll, wenn es nach dem Willen der Betreibergesellschaft FMG geht, eine dritte Start- und Landebahn bekommen und damit zum »Drehkreuz des Südens« werden, das statt bislang 34,5 in zehn Jahren 57,3 Millionen Passagiere in alle Welt schaufelt und dafür auf 120 statt bislang 90 Flugbewegungen pro Stunde kommt. 120 Flugbewegungen, das heißt: alle 30 Sekunden eine Maschine. Für Margit Deuter, deren Haus dann genau zwischen den Einflugschneisen der neuen Piste



■ Hinter den Bäumen vor Margit Deuters Balkon liegt der Flughafen. Morgens starten dort im Minutentakt die Maschinen.

Fotos: Petersen

und der alten Nordbahn liegen würde, bedeutet das das Aus. »Dann is' nimmer auszumhalten, dann miaß ma weg«, sagt die gebürtige Attachingerin.

Nun ist Margit Deuter, die als Sekretärin im evangelischen Dekanat Freising arbeitet, keine Flughafen-Gegnerin. Sie weiß, dass Menschen mobil sein wollen und müssen, und sie fliegt auch selbst hin und wieder mit ihrem Mann in den Urlaub. »I wui überhaupts neemand sein Urlaub schlecht macha«, sagt die Mutter zweier erwachsener Söhne. Doch so wie die meisten Freisinger ist sie davon überzeugt, dass die zwei bestehenden Startbahnen noch längst nicht ausgelastet sind – auch wenn mangelnde Kapazität das Hauptargument der FMG ist.

Auch Margit Deuters Chef ist der Ansicht, dass der Bau einer dritten Startbahn nicht gerechtfertigt ist. Deshalb engagiert sich der evangelische Dekan Jochen Hauer mit der Dekanatsynode Freising und den Ortsgemeinden seit Jahren in der bürgerlichen Protestbewegung gegen den Flughafenausbau.

Denn das Hauptargument der FMG, die durch den Ausbau Wirtschaftswachstum und mehr Arbeitsplätze verspricht, zieht im Dekanat nicht. »Der Bedarf an Arbeitskräften kann schon längst nicht mehr aus der Region gedeckt werden«, sagt Dekan Hauer. Die Infrastruktur – Kindergärten, Schulen, Straßen, Sozialwohnungen – in Freising sei jedoch

nicht für den Zuzug Tausender Arbeitsnomaden aus ganz Deutschland gerüstet. Integrations-schwierigkeiten seien aufgrund der hohen Fluktuation programmiert und soziale Probleme angesichts der großen Niedriglohngruppe am Airport unausweichlich.

An das Jobwunder Airport glaubt auch Margit Deuter nicht mehr: »Die ham doch selber grad Kurzarbeit«, sagt sie, und dass es seit Beginn der Wirtschaftskrise Tageszeiten gebe, wo zehn Minuten lang kein einziges Flugzeug von einer der beiden Startbahnen abhebt. Zehn Minuten Ruhe im Garten der Deuters, das hat es schon seit Jahren nicht mehr gegeben. Im Jahr 2009 sind die Passagierzahlen im Moos um rund 8 Prozent zurückgegangen. Und die volle Auswirkung der Wirtschaftskrise, sagen die Startbahn-Gegner, werde erst noch kommen. Sie halten die Bahn für ein Prestigeobjekt reinen Profitdenkens, das zu Lasten der Umwelt und der Menschen geht.

Die Argumente der kirchlichen Startbahn-Gegner sind klar: Wirtschaftliche Entwicklung habe auch dem Wohl der Menschen und der Bewahrung der Schöpfung zu dienen. »In einer begrenzten Welt«, das ist Dekan Hauers Credo, »gibt es kein unbegrenztes Wachstum.« Er fordert von der FMG eine Kosten-Nutzen-Rechnung, die Folgelasten wie Umweltzerstörung und Sozialausgaben berücksichtigt.

Unterstützung hat das Dekanat Freising von der Landessynode bekommen. »Die drit-

te Startbahn dient nicht einer Politik der Nachhaltigkeit und einem verantwortlichen Umgang mit der Schöpfung und natürlichen Ressourcen«, heißt es kurz und bündig im Beschlusstext, mit dem das Kirchenparlament im Frühjahr gegen den Flughafenausbau votierte.

Die eindeutige Haltung von Dekanat und Landessynode macht Eindruck auf die regionalen Politiker. 198 Entscheidungsträger hatte das Dekanat Freising im Frühsommer schriftlich um Unterstützung gebeten, immerhin 35 schickten eine Antwort. Der Tenor: Die Bundestagsabgeordneten und Landräte der betroffenen Regionen sicherten Unterstützung zu, ebenso die Landtagsabgeordneten der Freien Wähler und der Grünen. Nur CSU und FDP verwiesen auf die wirtschaftliche Notwendigkeit des Projekts.

Was Dekan Hauer jetzt noch fehlt, ist ein Votum des Landesbischofs, damit das Thema »Flughafen« aus der Freisinger Ecke herauskommt und in ganz Bayern zum Politikum wird. Immerhin würden durch die 3. Startbahn Geldmittel des Freistaats gebunden, die dann in ganz Bayern fehlten – auch für soziale und kirchliche Projekte. »Der Landesbischof hat eine Verantwortung, er muss sich äußern«, sagt Jochen Hauer.

Doch in der Meiserstraße hält man sich bedeckt. Man sei nach Gesprächen mit Ministerpräsident Seehofer und Wirtschaftsminister Zeil »überzeugt, dass die von uns vorgebrachten Fragen im Planfeststellungsverfahren ernsthaft geprüft werden«, lässt Johannes Friedrich auf Anfrage des *Sonntagsblatts* ausrichten.



■ »Kein unbegrenztes Wachstum in einer begrenzten Welt«: Dekanat Freising und Landessynode zweifeln an den Wachstumsprognosen der Flughafengesellschaft und lehnen die 3. Startbahn ab.

Aber was ist mit der im Januar 2007 mit großem Pomp unterzeichneten »Bayerischen Klimaa Allianz« zwischen Staatsregierung und Kirchen?

Natürlich, sagt Pressesprecher Johannes Minkus dazu, sei der Klimaschutz eine zentrale Herausforderung. Allerdings sei auch der Erhalt von Arbeitsplätzen eine wichtige gesellschaftliche Frage. Bei der Diskussion um die 3. Startbahn müsse man diese beiden Aspekte »sorgfältig gegeneinander abwägen«. Und daneben wohl auch darauf achten, nicht vor der Zeit diplomatisches Porzellan zu zerschlagen.

Einer Betroffenen wie Margit

Deuter, die um ihre Heimat bangt und auf konsequentes Handeln ihrer Kirchenleitung hofft, kann das nicht genug sein. Mehr Hoffnung verspricht ihr da der bayerische Ministerpräsident, der neuerdings einen Richtungswechsel andeutet.

Immerhin hat Horst Seehofer bei einem Wahlkampfauftritt im Freisinger Festzelt einen »vertieften Dialog« angekündigt, und dass die 3. Startbahn jetzt »Chefsache« sei. Kein Wunder: Die Bundestagswahl steht bevor, und das erklärte Ziel des Aktionsbündnisses »aufgeMUCKt« ist es, »die CSU in Freising hart abzustrafen«. Das sagt Bündnis-Sprecher Hartmut Binner und erzählt jedem gern, was der Ministerpräsident am Rande der Veranstaltung noch zu ihm gesagt habe: dass auch er, Seehofer, mittlerweile die Notwendigkeit der 3. Bahn anzweifelt.

Wie haltbar solche Aussagen sind, wird sich nach dem 27. September zeigen. Eins scheint jedoch klar: So gut wie derzeit standen die Chancen der Startbahn-Gegner lange nicht mehr. Das nährt Margit Deuters Hoffnung, dass sie ihre Heimat vielleicht doch nicht aufgeben muss. Sie wünscht sich, dass es der 3. Startbahn genauso ergeht wie dem Transrapid: »Der ist auch über Nacht beerdigt wordn.«

Susanne Petersen

### 3. STARTBAHN

■ **DIE KOSTEN** für das Projekt werden auf knapp 1 Milliarde Euro geschätzt.

■ **GESELLSCHAFTER** der Betreibergesellschaft FMG sind die Bundesregierung (26 Prozent), der Freistaat Bayern (51 Prozent) und die Stadt München (23 Prozent).

■ Derzeit **STARTEN UND LANDEN** am Münchner Flughafen im Schnitt 90 Maschinen pro Stunde. Die Passagierzahlen pro Jahr liegen bei 34,5 Prozent, sind aber im Jahr 2009 um rund 8 Prozent zurückgegangen.

■ Die Regierung von Oberbayern, die das Planfeststellungsverfahren leitet, hat ein **NEUES GUTACHTEN** zur Wachstumsprognose angefordert, das die Folgen der Wirtschaftskrise berücksichtigen soll.

■ **LINKS:** [www.muc-ausbau.de](http://www.muc-ausbau.de) (FMG); [www.keine-startbahn3.de](http://www.keine-startbahn3.de) (aufgeMUCKt)

EINE FASZINIERENDE FRAU  
IN GEDANKEN,  
WORTEN UND WERKEN.

BARBARA SUKOWA HEINO FERCH

HANNAH HERZSPRUNG

**VISION**  
AUS DEM LEBEN DER  
HILDEGARD VON BINGEN

AB  
24. SEPTEMBER  
IM KINO

CONCORDE CONCORDE-FILM [WWW.CONCORDE-FILM.DE](http://WWW.CONCORDE-FILM.DE) PFF Bayern  
FFA+ ARD Degeto