

München, 25.11.2016

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident, sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrter Herr Staatsminister,
München, ja ganz Bayern, braucht einen leistungsstarken, auch für die Zukunft gerüsteten Flughafen (MUC). Der erbitterte Streit um die dritte Startbahn hat aber leider schon viel zu viele Kräfte - kognitive und emotionale Kapazitäten - in Bayern unnötig gebunden und sogar auch schon zerstört. Dieser Streit spaltet unser Land in nicht mehr hinnehmbarer Weise.

Im Nachgang übersende ich Ihnen meinen Leserbrief, der in der Süddeutschen Zeitung vom 22.11.2016, Seite R4, unter der Überschrift "FLUGHAFEN MÜNCHEN - Slots reichen auch mit zwei Bahnen" veröffentlicht wurde (siehe Forum-pdf der SZ als Anhang). In diesem Leserbrief wird aufgezeigt, wie mit marktwirtschaftlichen Maßnahmen/ Methoden dieser unselige Streit endlich beendet werden könnte, nämlich: **steuern durch Steuern** (wie in London-Heathrow LHR), denn so könnten die vorhandenen Slot-Ressourcen priorisierend gehoben werden. So könnten Sie den unseligen Streit um die dritte Bahn endlich beenden und die zerstrittenen Bürger wieder versöhnen.

Und deshalb jetzt meine herzliche Bitte an Sie Drei: Diese Versöhnung wäre - auch in christlicher Sicht - eine staatstragende Aufgabe für Sie als Bayerischer Ministerpräsident, für Sie als Münchner Oberbürgermeister und für Sie als Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafen München GmbH. Sie könnten - wenn Sie es denn wollten - die berechtigten Interessen der MUC-Ausbaubefürworter und die berechtigten Interessen der Startbahn-Gegner marktwirtschaftlich versöhnend zusammenführen. Wäre DAS nicht eine lohnende Aufgabe für Sie Drei? Für München und ganz Bayern.

Und jetzt noch etwas Flughafen-Phantasie für eine Express-S-Bahn

Wie wäre es, wenn das MUC-Management - statt unser Land mit der dritten Bahn zu spalten - sich endlich um die schon lange von uns Fluggästen gewünschte, ja notwendige Express-S-Bahn kümmerte - und sich nicht mehr auf andere (DB, LH München etc.) verläßt? Statt immer wieder über die langsame S-Bahn-Anbindung an den Flughafen zu jammern, sollte MUC-Chef Dr. Kerkloh die Initiative für die Schnellbahn-Anbindung zum Flughafen endlich selbst aktiv ergreifen - Geld ist ja angeblich beim Flughafen genügend vorhanden. Hier ist jetzt schöpferische "S-Bahn-Beschleunigungs-Phantasie" gefragt:

Es fehlt doch bekanntlich - vor allem - nur am viergleisigen Ausbau der S8-Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen und die neue Express-S-Bahn "S-EX" könnte in nur 27 Minuten vom Hauptbahnhof zum Flughafen fahren (9 Minuten Hbf - Ostbahnhof und 18 Minuten nonstop für die 32,5 km lange Strecke Ostbahnhof - Flughafen, bei Ausbau für 160 km/h).

Voraussetzung:

Unbürokratisch-schnelle MUC-Vor-Finanzierung des viergleisigen Ausbaus der Trasse "Daglfing - Johanneskirchen" (komplett im Tunnel oder preiswerter mit

Grünwällen als Lärmschutz). Da die Deutsche Bahn AG nicht mal in der Lage ist, die topographisch anspruchslose Neufahrner Spange planungs- und ingenieurmäßig selbst zu erstellen, sollte hier der Support durch MUC (evtl. mit Unterstützung freier Büros) erbracht werden.

Die Flughafen GmbH könnte dann die S-EX selbst als EVU (Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen) betreiben - vielleicht mit Lufthansa samt Star-Airlines als finanzkräftigen Werbepartner.

Alles nur Kopfkino, nur Phantasie? Mitnichten!

Den Status eines EVUs hat MUC bereits durch die eigene neue "U-Verbindungs-Bahn" zum neuen Satelliten-Terminal. MUC und BEG sowie CSU und SPD müssten diese pragmatische und sinnvolle Express-S-Bahn-Lösung für uns Münchner nur gemeinsam politisch wollen - und schon hätten wir alle die langersehnte schnelle Flughafen-Anbindung.

Ich werde gerne Ihre kritischen Rückfragen beantworten.

Mit besten Grüßen,

Heinbert Janze

P.S.: Da ich nicht weiß, wie Sie email-mäßig durch Ihre EDV-Administratoren "abgeschirmt" werden, übersende ich Ihnen diese eMail (plus Original-Leserbrief) auch als Einschreibe-Brief per Post.

Forum

FLUGHAFEN MÜNCHEN

Slots reichen auch mit zwei Bahnen

„Abflug in neue Sphären“ vom 9. November:

Da wollen Ministerpräsident Seehofer und Oberbürgermeister Reiter sich Ende November treffen, um sich über das taktische Vorgehen zum Bau der dritten Startbahn . trotz gegenteiligen Bürgerentscheids . abzusprechen. Soll jetzt zum Halali für die dritte Startbahn geblasen werden, um die Startbahngegner endlich weich zu klopfen? Die im Bericht von Jens Flottau aufgezeigte Ähnlichkeit der Debatten um eine künftige dritte Startbahn für München (MUC) und London-Heathrow (LHR) blendet aber einen gravierenden Unterschied aus: Es sollte daher auch aufgezeigt werden, dass im Jahr 2015 in LHR 74,99 Millionen, in MUC jedoch nur 40,98 Millionen Passagiere abgefertigt worden sind, also nur etwas mehr als die Hälfte von London-Heathrow. In MUC besteht demnach noch viel Luft nach oben, denn weitere Weltflughäfen mit auch nur zwei Startbahnen, wie Hongkong (HGK 2015: 68,28 Millionen) und Singapur-Changi (SIN 2015: 55,45 Millionen) zeigen, es geht auch mit nur zwei Bahnen . man muss es nur organisatorisch wollen.

Ja, München braucht für uns Passagiere und die Wirtschaft einen TOP-Flughafen. Die Marketing-Politik von MUC-Chef Dr. Kerkloh ist aber mehr als hinterfragenswert, denn er will uns . noch kurz vor seiner Pensionierung . glauben machen, dass nicht genügend Slots für neue Flugziele zur Verfügung stehen. Hier versucht er aktiv nachzuhelfen, uns mit Chuzpe in die Irre zu führen, indem er wertvolle Slotkapazitäten an Billigfluggesellschaften (wie easyJet, Norwegian, transavia, Vueling und künftig Ryan-Air) mit deren kleinen One-Aisle-Flugzeugen (A-320, B-737 und noch kleinere) verscherbelt, die die Bahnen künstlich zupflastern, füllen sollen, die aber nur die . gefühlte . 44. Verbindung nach Mallorca und andere bereits vielfach angeflogene Destinationen anbieten, also keine wirklich neuen Flugziele aufweisen.

Eine ähnliche Vorgehensweise gilt auch für innerdeutsche Flüge: Statt fast im „Straßenbahntakt“ mit kleinen One-Aisle-Maschinen nach Berlin, Düsseldorf, Hamburg und Köln zu fliegen, könnten die Airlines auch im Zwei-Stunden-Takt mit dem neuen Airbus A330 Regional (A330-343) für bis zu 400 Passagiere (also doppelt so viele wie A-320 oder B-737) fliegen und so genügend neue Slots für uns wirklich fehlende Verbindungen nach Südamerika, Schwarz-Afrika und weitere Nonstop-Verbindungen nach Asien (ohne nerviges Umsteigen in den Golf-Staaten oder Istanbul) sowie bislang nicht angeflogene . „vergessene“ europäische Ziele zu generieren; denn daran fehlt es wirklich.

Hier ist also der MUC-Aufsichtsrat, an seiner Spitze Aufsichtsratschef Dr. Söder, gefordert, wenn er Dr. Kerklohs Nachfolger einsetzt: Weg vom quantitativen Slot-Zupflastern mit Billigairlines, hin zu qualitativen neuen Nonstop-Flugzielen, auch gern mit weniger, aber größeren Maschinen pro Flugziel, wie es London, Hongkong und Singapur vormachen. Wenn im nächsten Jahr der ICE in weniger als vier Stunden von der Münchner in die Berliner City fährt, ist für zeit-anspruchsvolle Passagiere, die kritisch ihre Gesamtreisezeit von City zu City betrachten, die Entscheidung unter zeit-ökonomischen Gründen jetzt schon ausgemacht . und wieder werden Slots frei.

Wie wäre es denn, wenn Dr. Kerklohs Nachfolger den unseligen Streit um die Slot-Problematik mit einer intelligenten bayerisch-münchenerischen Lösung, nämlich „Steuern durch Steuern“ (Landegebühren) beenden würde? Man muss es unternehmenspolitisch nur wollen, und der erbitterte Streit um die dritte Startbahn in München wäre endlich hinfällig; denn diese würde dann nicht mehr gebraucht. Heinbert Janze, München

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Dienstag, den 22. November 2016, Seite 36