

B e s c h l u s s

Die Vollversammlung hat in Ihrer Sitzung am 29. November 2011 beschlossen:

Die Vollversammlung der IHK für München und Oberbayern spricht sich für den Ausbau des Münchner Flughafens durch eine 3. Start- und Landebahn aus. Sie fordert die IHK für München und Oberbayern auf, geeignete Maßnahmen zur Unterstützung dieses Vorhabens zu ergreifen.

Die Vollversammlung ist damit einverstanden, dass sich die IHK an einem Aktionsbündnis der Befürworter beteiligt bzw. dieses unterstützt.

Sollten aufgrund aktueller Entwicklungen vor der nächsten Sitzung der Vollversammlung am 13. März 2012 konkrete Maßnahmen zur Umsetzung dieses Ziels notwendig werden, ermächtigt die Vollversammlung das Präsidium im Rahmen der Eilkompetenz nach § 6 Abs. 2 IHK-Satzung, über die Teilnahme der IHK an solchen konkreten Maßnahmen zu entscheiden.“

Begründung:

Der Flughafen München belegt mit fast 35 Millionen Passagieren im Jahr 2010 die Position Sieben unter den Europäischen Flughäfen und hat als „Drehkreuz“ national und international eine wichtige Funktion. Bei einem erwarteten durchschnittlichen Wachstum des Passagieraufkommens in den Jahren 2010 – 2025 von jährlich 3,5 % ist im Jahr 2025 nach der aktuellen, dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Prognose von Intraplan mit nahezu 60 Mio. Passagieren zu rechnen. Im Cargobereich wird eine Steigerung von derzeit 287.000 Tonnen (2010) auf 810.000 Tonnen (2025) prognostiziert. Bereits heute operiert der Flughafen München mit einem Koordinationseckwert von 90 Flugbewegungen pro Stunde an der Kapazitätsgrenze.

Das Gutachten „Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München“ (Firma Intraplan, 2006 – zuletzt 2009 überprüft und bestätigt durch die Technische Universität Hamburg/Harburg) stellt auf Basis detaillierter Analysen und wissenschaftlicher Prognosen dar, dass die Luftverkehrsnachfrage im Jahr 2020 eine Höhe erreichen wird, die nur mit Hilfe eines Koordinationseckwertes von 120 Bewegungen pro Stunde befriedigt werden kann. Mit dem Bau der 3. Start- und Landebahn soll langfristig Vorsorge für die leistungsfähige und bedarfsgerechte Infrastruktur getroffen werden, die benötigt wird, um die Drehkreuzfunktion und damit die erreichte Spitzenposition unter den europäischen Flughäfen zu stärken bzw. zu sichern.

Im Rahmen einer Gesellschafterversammlung der Flughafen München GmbH als Betreiberin des Münchner Flughafens haben die Gesellschafter Freistaat Bayern (51 %), Landeshauptstadt München (23 %) und Bundesrepublik Deutschland (26 %) dem Ausbau zugestimmt. Seit Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses am 26. Juli 2011 besteht grundsätzlich Baurecht. Der noch zu stellende Bauantrag ist nur mit einstimmiger Zustimmung aller Gesellschafter möglich.

In Bezug auf den Gesellschafter Landeshauptstadt München ergibt sich nun folgende besondere Situation: Die Stadtratsfraktion der GRÜNEN möchte ein Bürgerbegehren gegen den Bau der 3. Start- und Landebahn initiieren mit dem Ziel eines Bürgerentscheides der Einwohner der Landeshauptstadt München, dass die Stadt als Anteilseigner der Flughafen München GmbH gegen die Bauantragstellung stimmen soll.

Die Stadtratsfraktion der CSU dagegen denkt darüber nach, mittels eines Ratsbegehrens wiederum einen Bürgerentscheid zugunsten des Flughafenausbaus zu erreichen mit dem Ziel, dass die Landeshauptstadt München für den Ausbau votieren soll. Dieses Vorgehen der CSU steht allerdings unter dem Vorbehalt, dass das geforderte Quorum von 3 % (= ca. 30.000 Stimmen) für das Bürgerbegehren der GRÜNEN erreicht wird.

Nach Ablauf der Klagefrist am 4. November 2011 sind jetzt 22 Klagen gegen das Projekt anhängig. Mit einer Entscheidung des zuständigen Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes (VGH) ist frühestens Ende 2012 zu rechnen. Im Falle einer Revision muss das Bundesverwaltungsgericht Leipzig entscheiden.

Die FMG will den Baubeginn mit Rücksicht auf die Gerichtsverfahren erst später bestimmen.

Bewertung aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft in Oberbayern:

A. Aspekte, die für den Flughafenausbau sprechen:

Für die oberbayerische Wirtschaft ist der Flughafen München das „Tor zur Welt“. Dies gilt insbesondere für

- den Außenhandel (Import und Export)
- die Logistikbranche
- den Kongress- und Messestandort
- den Tourismus

Exportland Bayern

Bayern ist eine der wirtschaftlich stärksten Regionen Europas. Die wirtschaftliche Stärke Bayerns gründet sich auf einen ausgewogenen Branchenmix sowie eine starke Wirtschaftsstruktur aus exportorientierten mittelständischen Unternehmen und Global Playern. Als Hochtechnologie- und Dienstleistungsstandort genießt der Freistaat weltweit einen ausgezeichneten Ruf. Während im Krisenjahr 2009 die Exportquote der bayerischen Industrie im Jahresdurchschnitt trotz allem bei 48,8 % lag – und das trotz deutlichem Rückgang der Exporte auf knapp 124 Mrd. EUR – lag sie im vergangenen Jahr 2010 bei den in München-Stadt angesiedelten Unternehmen bei deutlichen 73,9 %, im Kreis München bei immerhin noch 71,4 % und in Oberbayern bei 59,4 %.

Das alles setzt eine leistungsfähige Infrastruktur für alle Verkehrsträger – damit also auch für den Luftverkehr – voraus.

Logistikstandort Bayern

Deutschland war 2010 der leistungsfähigste Logistikstandort weltweit. Das hatte eine Umfrage unter 1.000 Unternehmen aus 130 Ländern ergeben. Diesen Anspruch hat Verkehrsminister Ramsauer bei der Eröffnung der „Nationalen Konferenz Güterverkehr und Logistik“ Mitte Oktober nochmals unterstrichen. Die Bedeutung der Logistik in Oberbayern wird nicht zuletzt auch daran deutlich, dass hier allein fast 13.000 Unternehmen in diesem Bereich tätig sind.

Mit dem Ausbau von Langstreckenverkehren ab München wachsen die Luftfrachtkapazitäten sowie die Anzahl der angeflogenen Ziele. Von dieser weltweit besseren Vernetzung bzw. verstärkten Anbindung des Flughafens profitiert der Logistikstandort Bayern: Für die exportorientierte, aber spiegelbildlich eben auch vom Import von Vorprodukten und Zulieferteilen abhängige bayerische Industrie verkürzen sich in einer zunehmend über Länder- und kontinentale Grenzen hinweg arbeitsteiligen Welt die Transportwege und -zeiten.

Kongress- und Messestandort

Mit München hat Bayern einen der bedeutendsten Messeplätze und Kongressstädte Europas. Die Messe München International (MMI) ist mit mehreren Leitmesse (u. a. BAUMA, ExpoReal, transport logistic) und rund 40 Fachmessen für Investitionsgüter, Konsumgüter und Neue Technologien ein Schaufenster bayerischer Leistungsfähigkeit. Jährlich mehr als 250 nationale Gastveranstaltungen oder 120 Kongresse ergänzen das Angebot. Mehr als 30.000 Aussteller aus über 100 Ländern, über 2 Mio. Besucher aus mehr als 200 Ländern kommen überwiegend am Flughafen München an. Der Erfolg des Münchner Messestandortes und sein internationales Standing sind daher auch gebunden an die internationale Verkehrsanbindung des Flughafens München, das große Angebot an nationalen und internationalen Flugzielen und deren Bedienungsfähigkeit.

Tourismusland Bayern

Bayern ist das Tourismusland Nr. 1 in Deutschland. Allein in Oberbayern wurden im Jahr 2010 12,8 Mio. Gästeankünfte sowie rund 31,8 Mio. Übernachtungen verzeichnet. Dies entspricht einem Plus von 10,2 % bzw. 6,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil der Ankünfte und Übernachtungen liegt in Oberbayern nach Angaben des Landesamtes für Statistik somit bei 45 % bzw. 41 % bezogen auf Gesamtbayern. Weltweite Flugverbindungen sind auch hierfür notwendige Voraussetzung, um das Potenzial der ausländischen Gäste erschließen und weiter ausbauen zu können.

Unternehmensansiedlungen in Bayern

Bayern ist einer der attraktivsten Wirtschaftsstandorte in Europa. Dies wird in regelmäßigen Abständen durch Standortrankings bestätigt. Zu den guten Standortfaktoren zählt auch hier die gute internationale Anbindung des Wirtschaftsstandortes München und Oberbayern, die von ausländischen Partnern sehr hoch geschätzt wird. So haben sich inzwischen insgesamt mehr als 1.500 international agierende ausländische Unternehmen in Bayern niedergelassen.

Der Flughafen München mit seiner vorhandenen Infrastruktur und den nationalen und internationalen Destinationen ist ein wesentlicher Vorteil sowohl bei der Standortwahl bei Neuansiedlungen als auch beim Ausbau bestehender Betriebe im Flughafenumland.

Arbeitsstätte Flughafen

Auch als Arbeitsstätte ist der Flughafen in Bayern Spitze: So arbeiten derzeit am Flughafen München rund 30.000 Menschen. In den letzten Jahren entstanden im Durchschnitt täglich vier neue Arbeitsplätze. Mit jedem Arbeitsplatz am Flughafen werden bis zu 1,5 zusätzliche Arbeitsplätze in der Region geschaffen. Die neue Start- und Landebahn wird gemäß einer Arbeitsstättenerhebung der FMG und der Firma Intraplan ca. 8.000 neue Arbeitsplätze bringen. Damit werden im Jahr 2025 nach der Flughafenerweiterung ca. 40.000 Beschäftigungsverhältnisse existieren. Zusätzliche Arbeitsplätze können (mittelfristig) durch die Stationierung weiterer Flugzeuge am Münchner Flughafen generiert werden. Luftfahrtunternehmen rechnen hier mit ca. 250 Arbeitsplätzen bei der Stationierung eines Langstreckenflugzeuges.

B. Aspekte, die gegen einen Ausbau des Flughafens sprechen:

Flugverkehr, Lärm, Emissionen

Das vom Lärm durch die Starts und Landungen bzw. den Flugbetrieb auf den derzeitigen beiden Start- und Landebahnen betroffene Gebiet (Tagschutzzonen/Nachtschutzzone) wird sich durch die 3. Start- und Landebahn erweitern. Die neue Bahn soll nördlich des bisherigen Flughafengeländes gebaut werden. Die „Lärmbetroffenheit“ in den Tagschutzzonen wird sich geographisch unregelmäßig ausweiten, da die Ausbreitung des Lärms von einer Vielzahl von Faktoren (Topographie, Luftströmungen, usw.) abhängt (siehe Anlage 1: Graphik „Schalltechnische Untersuchungen – Planungsfall 2020“, Tagschutzzonen). Bezüglich der Nachtschutzzone ergibt sich keine wesentliche Veränderung, da die Startbahn

während der Nacht aufgrund des Nachtflugverbotes nicht in Betrieb ist (siehe Anlage 2: Graphik: „Schalltechnische Untersuchungen – Planungsfall 2020“, Nacht-schutzzone).

Mit dem Bau der 3. Start- und Landebahn am Flughafen München wird eine Kapazitätserweiterung angestrebt. Es soll eine Aufstockung des Koordinationseckwertes von derzeit 90 Flugbewegungen pro Stunde auf 120 Flugbewegungen pro Stunde angestrebt werden. Das bedeutet, dass bereits während der Bauphase, aber auch später, durch den Betrieb der 3. Start- und Landebahn die Lärmbelastung im Flughafenumland steigen wird. Das „Mehr“ an Flugverkehr führt zu mehr Fluglärm und zu mehr „Bodenlärm“ (wartungsbedingte Triebwerksprobeläufe, Bewegungen von Flugzeugen am Boden (Schleppen) etc.). Die Schadstoffbelastungen steigen ebenfalls an. Die Nutzbarkeit von Freiflächen (Gartenflächen, Terrassen, Balkone) im Flughafenumland wird durch Lärm und Emissionen eingeschränkt.

Auf der Landseite, d. h. auf der Schiene und der Straße, steigt damit auch der Zubringer- und Abholerverkehr. Davon betroffen sind die unmittelbar an das Flughafengelände grenzende Umgebung und die Nachbargemeinden.

Beanspruchte Flächen

Als Folge der Baumaßnahmen werden weitere Flächen in Anspruch genommen, die bisher für andere Zwecke zur Verfügung gestanden haben (Landwirtschaft, Forst etc.). Für die 3. Start- und Landebahn wird eine Fläche von rund 871 Hektar benötigt.

Logistikaktivitäten im Flughafenumland

Die Ansiedelung von logistikaffinen Unternehmen in den flughafennahen Gemeinden zieht Investitionsbedarf nach sich. Logistisch nutzbare Flächen und eine entsprechende Infrastruktur (Straßen, Autobahnzubringer etc.) muss geschaffen oder ausgebaut, bzw. dauerhaft erhalten werden. Lkw-Verkehre sind eine zusätzliche – tatsächliche oder auch gefühlte – Belastung für Anwohner (Lärm, Abgase, Straßenverschleiß, Verkehrsbelastung auf den Straßen in den Umlandgemeinden).

Arbeitskräftebedarf in der Region

Die Flughafenerweiterung wird einen zusätzlichen deutlichen Arbeitskräftebedarf (direkt und indirekt ca. 8.000 Arbeitsplätze) nach sich ziehen. Die „Angebotssituation“ auf dem Arbeits- und Fachkräftemarkt wird sich zusätzlich verschärfen, da

der Wettbewerb um Arbeitskräfte steigen wird. Dies wird Veränderungen des Lohnniveaus und – daraus resultierend – der Lebenshaltungskosten insgesamt nach sich ziehen. Gewerblich zu nutzende Immobilien ebenso wie Immobilien für Wohnzwecke können aufgrund verschiedener Standortfaktoren (Verkehrsanbindung, Flughafennähe, Lärmbetroffenheit, usw.) Wertsteigerungen, aber auch Wertverluste erfahren.

Prognose-Unsicherheit in Bezug auf die Wachstumsraten im Luftverkehr

Ein Aspekt, der die Notwendigkeit des Flughafenausbaus obsolet machen würde, wäre das Nichteintreten des prognostizierten Wachstums der Passagierzahlen sowie des Frachtaufkommens.

C. Abwägung:

Die erwarteten positiven Entwicklungen sind gegen die möglichen Belastungen abzuwägen:

Anstieg des Verkehrsaufkommens

Das prognostizierte Ansteigen der Passagierzahlen führt nicht zu einem 1 zu 1-Ansteigen des Zubringer- und Abholerverkehrs auf der Straße oder Schiene, da ein nicht unbeträchtlicher Anteil der Passagiere Umsteiger sein werden. Diese stellen während ihres Aufenthaltes am Flughafen München einen erheblichen Wirtschaftsfaktor dar (Einkauf, Gastronomie, etc.). Gerade die internationalen Geschäftsreisenden, Messe- und Kongressbesucher stellen jedoch eine wichtige Einnahmequelle für das Taxi- und Mietwagengewerbe, insbesondere der Flughafenumlandgemeinden dar.

Fluglärm/Schadstoffe

Die Anforderungen an die Lärmemissionen in der zivilen Luftfahrt werden von der ICAO (International Civil Aviation Organisation) festgeschrieben. Seit der Planung des Flughafens München bis heute wurden die technischen Vorgaben für Flugzeuge kontinuierlich verbessert, (Chapter 2 => Chapter 4), so dass sich die von der ICAO zugelassenen Lärmwerte bereits um mehr als 20 dB reduziert haben. Darüber hinaus befindet sich die Luftfahrtindustrie in einem ständigen Prozess der Forschung und Entwicklung leiserer Flugzeuge und Triebwerke.

Eines der in diese Prozesse involvierten Unternehmen ist die MTU Aero Engines, Deutschlands führender Triebwerkshersteller mit Sitz in München bzw. Standort

in Erding. Von hier aus werden u. a. der Großteil der MTU-Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten gesteuert.

So hat im Rahmen der 48. Sitzung der Fluglärmkommission am 8. Dezember 2010 der Leiter der Flugphysik Neue Triebwerke MTU Aeroengines GmbH München ausgeführt, dass seine Firma bereits seit Jahren an neuen Technologien in allen Schub- und Leistungsklassen arbeitet, um künftige Luftfahrtantriebe umweltverträglicher und leiser zu machen. Das Antriebskonzept der Zukunft ist eine Technologie, die zu einer Optimierung des Wirkungsgrades, einer Verringerung des Treibstoffverbrauchs und damit des Kohlendioxid-Ausstosses sowie der Lärmemissionen führt. Die nächste Triebwerksgeneration lässt bereits eine weitere Reduzierung des Lärms startender Flugzeuge um bis zu 20 dB erwarten. Eine erste Zulassung dieser Technik ist bereits für 2012 vorgesehen.

Im Nachbarschaftsbeirat, der bereits im Jahr 2005 eingerichtet wurde, in dem Vertreter der von dem Vorhaben betroffenen Landkreise und Gemeinden frühzeitig und umfassend über Planungsschritte informiert werden, wurde auch der sogenannte Umlandfonds in Höhe von 100 Mio. EUR angeregt, den die Flughafen München GmbH zusätzlich und unabhängig von den sonstigen gesetzlichen Verpflichtungen und behördlichen Auflagen zur Verfügung stellt. Die Mittel sollen für Infrastrukturprojekte als Ausgleich für die Belastungen, die durch den Bau der 3. Start- und Landebahn entstehen, eingesetzt werden. Der Nachbarschaftsbeirat hat beschlossen, dass die Hälfte der hier bereit gestellten Mittel für Straßenbaumaßnahmen in der Region verwendet wird - 10 Mio. EUR stehen bereits jetzt für zwei große Straßenbauvorhaben zur Verfügung, alle anderen Maßnahmen können erst ab Baubeginn der 3. Start- und Landebahn gefördert werden. Die zweite Hälfte der 100 Mio. EUR ist für weitere kommunale Infrastrukturprojekte sowie Härte- und Sonderfälle vorgesehen. Derzeit werden im Nachbarschaftsbeirat konkrete Vorschläge zur Verwendung der Mittel erarbeitet.

Aufgrund des zu erwartenden vermehrten Verkehrsaufkommens muss die landseitige Anbindung des Flughafens aus allen Teilen der Region auf der Straße und der Schiene weiter verbessert werden. Diese Forderung ist bereits Bestandteil der „Verkehrspolitischen Agenda“ der IHK für München und Oberbayern vom 1. Dezember 2010.

Flächen/Ausgleichsflächen

Wie den vom Flughafen vorgelegten landschaftspflegerischen Begleitplänen zu entnehmen ist, werden die unvermeidbaren Eingriffe in den Naturhaushalt und

des Landschaftsbildes vorhabensnah kompensiert. Aufgrund der in den letzten Jahren stetig gestiegenen Anforderungen an den Umfang von Ausgleichsflächen sind mittlerweile Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Verhältnis 1 zu 1 zu schaffen. Mithin wird für landschaftspflegerische Maßnahmen, das heisst Maßnahmen mit Relevanz für den Gebiets- und Artenschutz sowie für allgemeine naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, eine Fläche von 908 Hektar benötigt. Insgesamt geht es im Ergebnis um eine Fläche in der Größenordnung von 1.780 Hektar, die vom Projekt selbst (871 Hektar) oder den Ausgleichsmaßnahmen betroffen ist.

Arbeitskräfte und wirtschaftliche Situation im Flughafenumland

Zu allen Zeiten hat der Flughafen in seinem Umland weiteres Wirtschaftswachstum induziert und so u. a. die Arbeitslosenquote auf konstant niedrigem Niveau gehalten.

Die wirtschaftliche Entwicklung im Flughafenumland – exemplarisch dargestellt anhand ausgewählter Eckwerte für die Landkreise Erding und Freising – ist in den letzten Jahren im Wesentlichen überdurchschnittlich positiv verlaufen (Anlage 3).

Die seit der Inbetriebnahme des Flughafens erreichte geringe Arbeitslosenquote ist jedoch keine Garantie für Vollbeschäftigung in der Zukunft. Weltweit verbessern konkurrierende Metropolregionen ihre Standortqualität und ihre Erreichbarkeit. Ohne den Ausbau nimmt die Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion München relativ ab („Stillstand bedeutet Rückschritt“).

Künftiges Wachstum würde vermehrt in konkurrierenden Regionen anfallen, in der Flughafen-Region würde dagegen das Wachstum von Wertschöpfung, Beschäftigung und Einkommen langfristig stagnieren können. Der Status quo verhältnismäßig niedriger Arbeitslosenquoten könnte gerade im Zeichen nationaler und globaler Nachfrageschwächen dann nicht mehr gehalten werden.

Die Wertentwicklung von Immobilien ist von vielen Faktoren abhängig: Hier spielen sowohl mögliche Beeinträchtigungen durch Immissionen als auch günstige Lagebeziehungen zum Flughafen eine Rolle. Darüber hinaus müssten Investitionen z. B. in Lärmschutz, Infrastrukturanbindung u. v. m. in eine Bewertung einbezogen werden. Insofern lassen sich keine pauschalen Aussagen über ein allgemeines Ansteigen oder Absinken von Immobilienpreisen in der Flughafenregion treffen.

Wachstumsprognosen für den Luftverkehr

In Bezug auf die Plausibilität der Prognosen berücksichtigt das oben bereits erwähnte Gutachten über „Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München“ auch Faktoren, die sich negativ auf die Luftverkehrsnachfrage auswirken können, wie etwa künftige Klimaschutzmaßnahmen, den Ausbau von Konkurrenzflughäfen, ein niedrigeres Wirtschaftswachstum und höhere Treibstoffkosten. Die ursprüngliche Prognose für den Prognosehorizont 2020 wurde aufgrund von Basisdaten aus dem Jahr 2004 erstellt und auf der Grundlage der Jahresdaten 2006 überprüft und aktualisiert.

Der deutsche Luftfrachtmarkt (einschließlich Luftpost) steigerte im Jahr 2010 sein Volumen um mehr als ein Fünftel. Die deutschen Flughäfen erzielten mit einem Plus von 22,7% gegenüber 2009 den höchsten bisher nachgewiesenen Zuwachs im Rahmen der Luftfahrtstatistik. Der Güterumschlag erreichte 4,1 Mio. Tonnen und damit einen neuen Jahreshöchstwert (Statistisches Bundesamt).

Fazit:

Eine Gesamtschau aller durch die Flughafenerweiterung zu erwartenden Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Oberbayern zeigt im Ergebnis, dass die positiven Entwicklungen weit über das direkte Umland und die Flughafenregion hinausstrahlen. Die zu erwartenden negativen Entwicklungen dagegen werden sich auf einen eng begrenzten Raum – hier das nähere Flughafenumland – beschränken.

Alle Gremiumsausschüsse der IHK für München und Oberbayern haben sich bereits mit dem Flughafenausbau befasst, der Gremiumsausschuss Erding-Freising wird sich in seiner nächsten Sitzung erneut damit beschäftigen. Alle anderen Gremiumsausschüsse haben ein positives Votum abgegeben.

Der Verkehrsausschuss der IHK für München und Oberbayern hat bereits in seiner konstituierenden Sitzung am 26. Oktober 2011 die besondere Bedeutung des Flughafens München für den Wirtschaftsstandort Oberbayern herausgestellt und ein einstimmiges Votum für den Flughafenausbau abgegeben.

Mit dem heutigen Beschluss der Vollversammlung soll der bereits in der Sitzung der Vollversammlung vom 1. Dezember 2010 gefasste positive Beschluss der „Verkehrspolitischen Agenda“ bekräftigt werden. In der „Verkehrspolitischen

Agenda“ war bereits das Thema „Flughafenausbau“ enthalten. Diese Vorgehensweise dient der klaren Verankerung dieses bedeutenden Themas im Ehrenamt und formuliert zugleich einen deutlichen Auftrag an das Hauptamt.