

VERKEHR

BÜRGERVOTUM ERNST NEHMEN – BAYERN BRAUCHT UND WILL KEINE 3. START- UND LANDEBAHN AM FLUGHAFEN MÜNCHEN

Am 17. Juli 2013 haben AufgeMUCKt und BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN) dem Bayerischen Landtag 82.000 Petitionen von Bürgerinnen und Bürgern aus ganz Bayern gegen eine 3. Bahn überreicht.

Am 04.12.2014 werden die Petitionen nun endlich im Wirtschaftsausschuss des Bayerischen Landtags behandelt.

„Wir fordern alle Abgeordneten der CSU auf, den Bürgerwillen endlich ernst zu nehmen und auf eine 3. Bahn am Flughafen München zu verzichten“, appellieren BN und AufgeMUCKt im Namen von 82.000 Bürgerinnen und Bürgern Bayerns und auch im Namen der MünchnerInnen, die sich schon 2012 in einem Bürgerentscheid mit Mehrheit gegen eine 3. Bahn ausgesprochen haben. „Wer weiterhin die Realitäten ignoriert und völlig unrealistische Prognosen höher gewichtet als Menschenschutz, Naturschutz und Klimaschutz, handelt verantwortungslos. Die Staatsregierung muss für eine verantwortungsvolle Entscheidung auch keineswegs die Entscheidung über das Revisionsverfahren abwarten, sie kann sie am 4.12.14 treffen.“

„2 Bahnen reichen!“ appelliert Hartmut Binner, einer der Sprecher des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt. „Menschen sind wichtiger als Flugzeuge! Wir wollen unsere Heimat und unsere Mutter Erde für nachfolgende Generationen lebenswert bewahren! Das ist bayerischer Bürgerwille!“

Neben Naturschutz, Klimaschutz und Schutz der Bevölkerung ist für BN und AufgeMUCKt nach wie vor das zentrale Argument gegen die 3. Bahn, dass es keinen Bedarf gibt und dass die Bedarfs-Prognosen der Firma Intraplan von viel zu hohen Flugbewegungszahlen ausgehen. Als Beleg hierfür zitiert der BN die nach wie vor sinkenden Flugbewegungszahlen am Flughafen München, eine neue Prognose der Firma Intraplan für den Flughafen Frankfurt und ein neues Gutachten der TU Chemnitz.



BUND Naturschutz in Bayern e.V., Fachabteilung München
Pettenkoferstraße 10a/1
80336 München
Tel.: 089 / 54 82 98 63
www.bund-naturschutz.de
fa@bund-naturschutz.de

München, 01. Dezember 2014
PM 24-14/FA
Verkehr

ES GIBT KEINEN BEDARF

„Mehr denn je zeigen die Zahlen, dass es keinen Bedarf für eine 3. Start- und Landebahn am Flughafen im Erdinger Moos gibt.“ kommentiert Dr. Christian Magerl, MdL und Vorsitzender der BN-Kreisgruppe Freising die Entwicklung der Flugbewegungen.



Das bisherige Maximum an Flugbewegungen wurde im Jahr 2008 mit 432.000 erreicht. In den Jahren 2009 und 2010 sank die Zahl um fast zehn Prozent auf 390.000. 2011 wurden 409.956 Bewegungen abgewickelt, 1379 weniger als im Jahr 2006. 2012 sank das Aufkommen auf 398.039 (ein Minus von 2,9 % gegenüber 2011). Damit wurde nicht einmal der Wert von 2005 (398.838) erreicht. Für 2013 wurde von der FMG ein Rückgang um 4 Prozent gemeldet. Die 2013 abgewickelten 381.950 Bewegungen sind 1160 Bewegungen weniger als im Jahr 2004.

Seit dem Erreichen des Maximums an Flugbewegungen im Jahr 2008 (432.000) sinkt das Aufkommen der Flugbewegungen. Die erste Prognose der FMG-Gutachterfirma Intraplan hatte für 2013 511.000 Flugbewegungen vorher gesagt. Gemäß der zweiten, nach unten korrigierten Fassung hätten es 445.000 Flugbewegungen sein müssen.

In den ersten 10 Monaten des Jahres 2014 gab es bei den Flugbewegungen einen weiteren Rückgang um 1,5 %. Für den aktuellen Winterflugplan 2014/15 wurden 145.000 Flüge gemeldet, tausend weniger als vor einem Jahr. Für 2014 kann man nur noch mit ca. 375.000 Flugbewegungen rechnen.

Gemäß der ersten Prognose der Firma Intraplan waren für 2014 526.000 Flugbewegungen (-151.000) erwartet worden. Gemäß der 2. Prognose hätten es 458.000 Flugbewegungen (-83.000) sein sollen.

NEUERE PROGNOSEN GEHEN VON GERINGEREM WACHSTUM DER FLUGBEWEGUNGEN AUS

Leider lehnte der Verwaltungsgerichtshof am 18. Dezember 2013 einen entsprechenden Be-weisantrag ab: „Die Annahmen der Luftverkehrsprognose zu dem bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bis zum Prognosejahr 2025 zu erwartenden Wachstum im Luftverkehr und der zu erwartenden Zahl von Flugbewegungen ... am Verkehrsflughafen München wurden nicht ernsthaft erschüttert.“

Dennoch sind die Intraplan-Prognosen kein Beleg für einen Bedarf. Vor dem VHG hat keine tatsächliche Überprüfung der Bedarfsprognosen stattgefunden. Die Kritik und die Annah-

men des BN sind mittlerweile nicht nur von der Realität bestätigt, sondern auch von den Annahmen der Deutschen Flugsicherung für Deutschland, von einem Gutachten von Prof. Thießen und nun sogar von einem von Intraplan selbst erstellten neuen Gutachten für den Flughafen Frankfurt – sie alle gehen von geringerem Wachstum der Flugbewegungen aus als bisher prognostiziert.



Die Intraplan-Prognosen können damit weder eine politische Rechtfertigung sein, noch eine Rechtsgrundlage für Naturzerstörung und Enteignung darstellen. „Die unzureichende rechtliche Überprüfung der Bedarfs-Prognose durch den VGH ist auch ein zentraler Punkt in unserer Beschwerde, die wir am 9. September 2014 gegen die Nicht-Zulassung der Revision durch das Urteil des BayVGH eingereicht haben.“ so Dr. Christine Margraf, Leiterin der Fachabteilung München des BN. **„Die Politik kann sich nicht auf das Urteil beziehen, wenn sie unter Verweis auf die Intraplan-Bedarfsprognose an der 3. Bahn festhalten will. Die aktuelle nun schon seit Jahren anhaltende Entwicklung und die neuen Gutachten mit reduzierten Wachstumsraten lassen nur eine Konsequenz zu: keine 3. Startbahn.“**

A) PROGNOSEN DER DEUTSCHEN FLUGSICHERUNG (DFS)

Statt vier bis fünf Prozent mehr Flüge pro Jahr wie seit den 1990er Jahren, erwarte er künftig lediglich einen Zuwachs von 1,0 bis 1,5 Prozent, sagte Klaus-Dieter Scheurle (Chef der Deutschen Flugsicherung DFS). Wagt man mit diesen Annahmen eine neue Prognose (Basis: 375.000 Bewegungen in 2014), kommt man bei niedrigem Wachstum (1 %) auf 398.000 Bewegungen im Jahr 2020 und 418.400 im Jahr 2025 und erreicht damit einen Wert weit unter dem bisherigen Spitzenwert des Jahres 2008 (432.000 Bewegungen).

Rechnet man mit etwas mehr Wachstum (1,5 %) kommt man für 2020 auf 410.000 und für 2025 auf 442.000 Flugbewegungen. Die FMG gibt in den Planungsunterlagen für die dritte Start- und Landebahn an, dass mit dem jetzigen Startbahnsystem 480.000 Bewegungen im Jahr abgewickelt werden können.

B) NEUE PROGNOSEN DER FIRMA INTRAPLAN FÜR DEN FLUGHAFEN FRANKFURT

2014 wurde vom Büro Intraplan eine neue Bedarfs-Prognose für das dritte Terminal am Flughafen Frankfurt vorgelegt. Das gleiche Büro hatte 2006 auch eine Bedarfs-Prognose für die 4. Bahn am Flughafen Frankfurt erstellt, auf deren Basis und nach deren gerichtlicher Überprüfung die 4. Bahn gebaut wurde. In der neuen Prognose 2014 nun prognostiziert der gleiche Gutachter deutlich weniger Flugbewegungen als noch 2006: Die Prognose der Flugbewegungen für 2020 - nun mit der vierten Startbahn (529.000) ist nur minimal höher als

die Intraplan-Prognose von 2006 für den Prognosenullfall, d.h. ohne vierte Bahn (520.000), und um 172.000 Flugbewegungen geringer als 2006 von Intraplan mit vierter Startbahn prognostiziert (701.000). **Die 2014 angenommenen Wachstumsraten sind mit ca. 1,5% deutlich niedriger als noch im Gutachten 2006 und auch als im Gutachten von Intraplan zur dritten Startbahn am Flughafen München!** Nur wenige Monate, nachdem der gleiche Gutachter im Gerichtssaal bei den Verhandlungen zur dritten Startbahn am Flughafen München noch vehement seine Wachstums-Prognosen für eine dritte Bahn am Flughafen München verteidigte, geht er nun selbst von deutlich geringeren Wachstumsraten am Flughafen Frankfurt aus. Es gibt keinen Grund, weshalb die Wachstumsraten im München deutlich höher sein sollten als in Frankfurt. Die Prognose für MUC stammt im Grundsatz aus dem Jahr 2007 - also nur ein Jahr nach der nun definitiv als falsch entlarvten Prognose für die vierte Bahn am Flughafen Frankfurt. Sie wurde 2010 fortgeschrieben, d.h. im wesentlichen nur um fünf Jahre nach hinten geschoben, die Wachstumsraten blieben nahezu unverändert - obwohl schon 2010 klar war, dass die Zeiten derartiger Wachstumsraten vorbei sind.



C) NEUE STUDIE ZEIGT SYSTEMATISCHE ÜBERSCHÄTZUNG DER FLUGBEWEGUNGEN IN INTRAPLAN-GUTACHTEN

Der BN zitiert ferner eine neue Studie der TU Chemnitz, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften: *Hergert M, F. Thießen, 2014: Fehlprognosen im Luftverkehr - Untersuchung zur Qualität von Luftverkehrsprognosen am Beispiel der Intraplan Consult GmbH* (WWDP 115/2014). In dieser Studie wurden alle verfügbaren und für die Fragestellung geeigneten Prognosen der Firma Intraplan mit der Realität verglichen. Insbesondere bei den Prognosen zu den Flugbewegungen im Rahmen von Genehmigungsverfahren waren alle Prognosen von Intraplan zu hoch.

"Die Studie weist anhand eines ausreichend großen statistisch auswertbaren Samples definitiv nach, dass die Prognosen von Intraplan zu den Flugbewegungen einen systematischen Fehler enthalten." so Prof. Friedrich Thießen, Autor der Studie. "Die Prognosewerte streuen nicht zufällig um den wahren Wert, sondern weichen systematisch um etwa das 4-fache nach oben ab. Dieser Fehler kann nun bei allen Studien von Intraplan erwartet werden, es sei denn, Intraplan hätte eine ganz andere Methode als sonst üblich verwendet. Dies ist bei den Münchner Gutachten nicht der Fall. Deshalb kann man in München den durchschnittlichen systematischen Prognosefehler vom Prognosewert für 2020 abziehen, um zum wahrscheinlich richtigen zukünftigen Wert zu gelangen. Nichts anderes folgt aus der Studie. Der systematische Fehler gilt für alle Prognosen, d.h. auch für die Prognose für München."

Auszug aus der Studie:

Hier sollen nur die Prognosewerte für die Flugbewegungsprognosen mithilfe des Prognose-Realisierungs-Diagramms dargestellt werden. Aus den verfügbaren Gutachten ergeben sich 21 Prognosewerte für die Flugbewegungsprognosen.

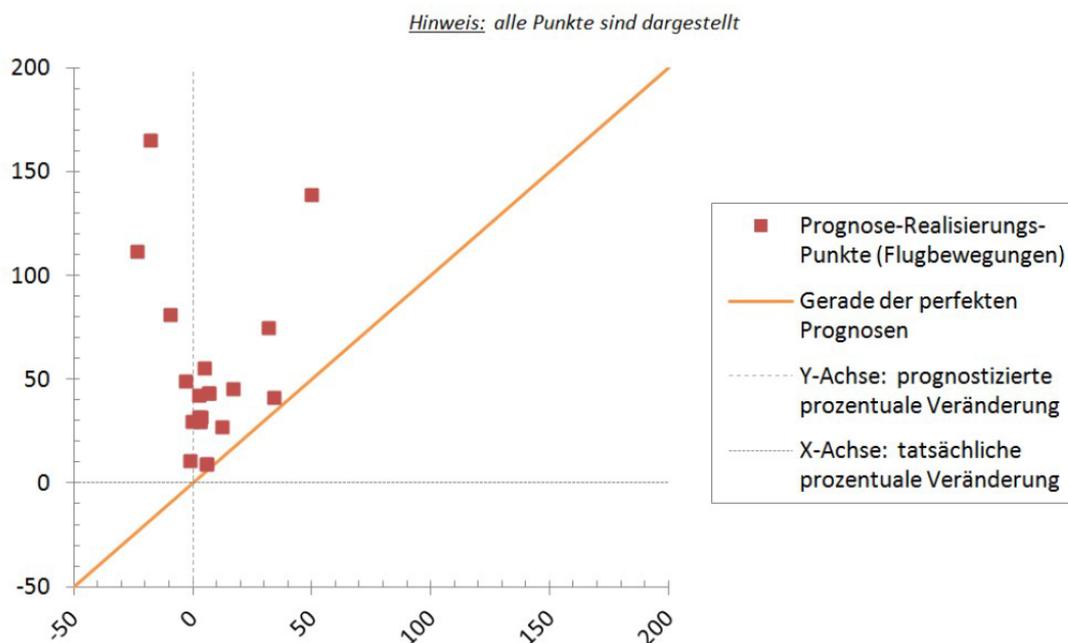


Abbildung 3.30: Prognose-Realisierungs-Diagramm mit Flugbewegungsprognosen⁷⁷

In Abbildung 3.30 sind die Prognosen von Intraplan zu den Flugbewegungen mithilfe des Prognose-Realisierungs-Diagramms dargestellt. Auffällig ist hierbei, dass ausnahmslos alle Prognosen zu den Flugbewegungen die tatsächliche Entwicklung bei den Flugbewegungen überschätzt haben, also alle Punkte liegen oberhalb der Geraden der perfekten Prognosen. Die

Für Rückfragen:

Dr. Christine Margraf, 089 / 54 82 98 89

Dr. Christian Magerl: 089 / 41 26 27 61

Hartmut Binner: 08161 / 73 77

Anlagen:

Anlage 1: Text der Petition

Anlage 2: Auswertung der Prognosen zum Flughafen Frankfurt 2006 / 2014

Anlage 3: „Überprüfung“ der Bedarfsprognose im Gerichtsverfahren (Auszüge aus dem Urteil)