

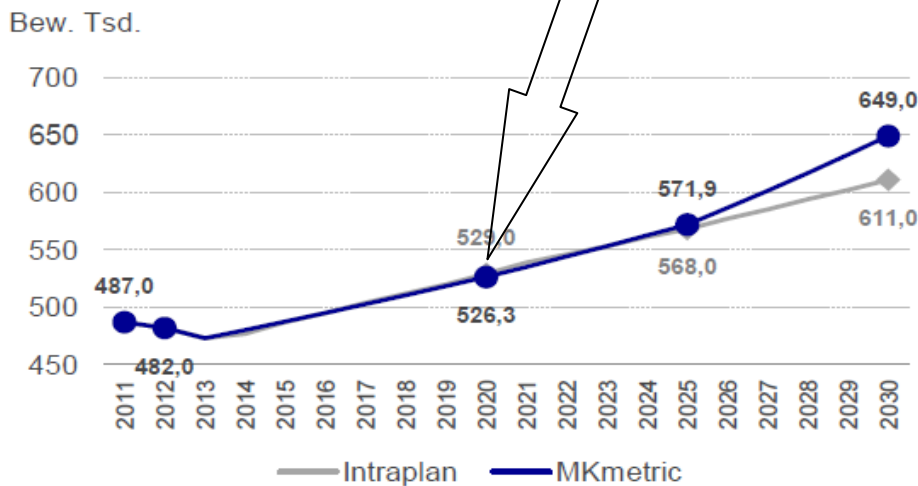
Intraplan, Luftverkehrs-Prognose für die 4. Bahn am Flughafen Frankfurt, 2006 (der Genehmigung und gerichtlichen Überprüfung zu Grunde liegend):

Tab. 6-1: Prognose der Flugbewegungen in Frankfurt Main

	2004	2020 Planungsfall	2020 Prognose- nullfall
Flugbewegungen (1000) ¹⁾	477	701	520
davon Passagierflüge	437	654	472
davon Fracht-/Postflüge	26	30	34
davon sonstige Flüge ²⁾	14	17	14

1) Starts und Landungen
2) inkl. Überführungsflüge

Intraplan, Prognose für das geplante 3. Terminal am Flughafen Frankfurt, 2014:



Quelle: http://www.frankfurt-airport.de/content/frankfurt_airport/de/news0/Gutachten-zum-Passagierwachstum-am-Frankfurter-Flughafen-bestaetigen-Bedarf-fuer-Terminal-3.html

	Flugbewegungen 2020 ohne 4. Bahn	Flugbewegungen 2020 mit 4. Bahn	Flugbewegungen 2030 mit 4. Bahn
Prognose Intraplan 2006 im Verfahren für 4. Bahn	520.000	701.000	
Prognose Intraplan 2014 im Verfahren für 3. Terminal, nach Bau der 4. Bahn		526.300 = 25% weniger als 2006 prognostiziert)	611.000 = 16% mehr als 2020

→ 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, das heißt ohne vierte Bahn (520.000), und um 172.000 Flugbewegungen geringer als 2006 von Intraplan mit vierter Startbahn prognostiziert (701.000).

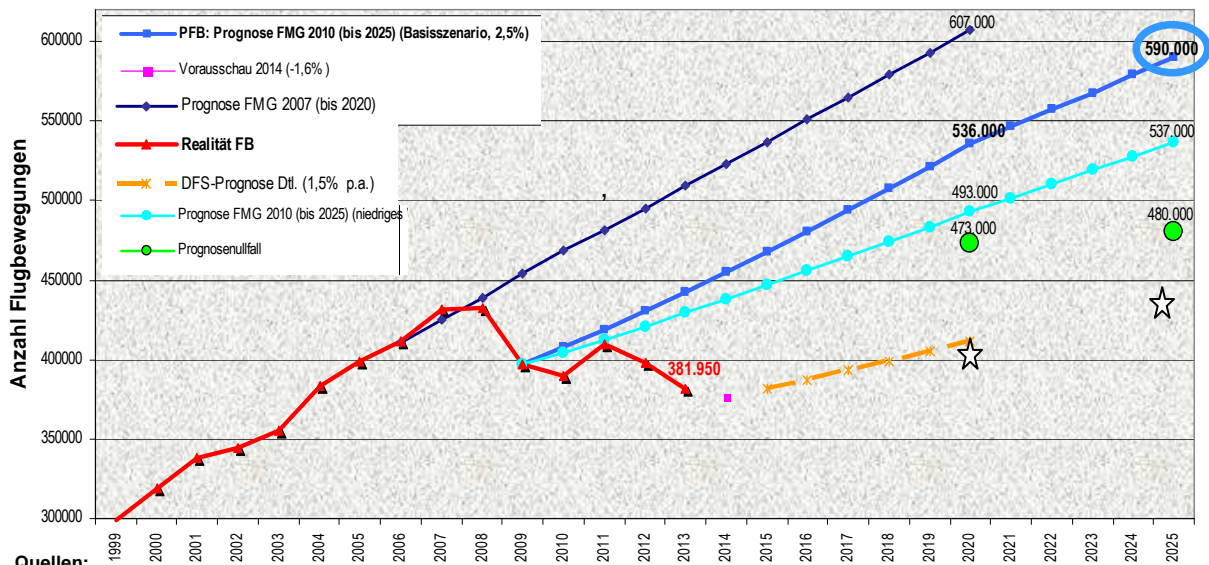
Die 2014 angenommenen Wachstumsraten sind mit 1,6 bzw. 1,5% p.a. deutlich niedriger als noch im Gutachten 2006 und auch als im Gutachten von Intraplan zur dritten Startbahn am Flughafen München (2,5% p.a.). Auch die DFS hatte schon 2013 für die Flugbewegungen in Deutschland nur noch ein Wachstum von 1 - 1,5% angenommen.

Ob diese Prognose realistisch oder ob sie die reale Entwicklung immer noch überschätzt, ist fraglich. **Nehmen wir an, sie sei realistisch, und übertragen wir die prozentualen Veränderungen auf den Flughafen München:**

	Flugbewegungen 2020 (2025) ohne 3. Bahn möglich	Flugbewegungen 2020 (2025) mit 3. Bahn	Flugbewegungen 2030
Prognose Intraplan 2010 im Verfahren für 3. Bahn	473.000 (480.000)	536.000 (590.000)	-
<i>Analoge Veränderung einer möglichen Prognose 2014</i>		402.000 (442.500) = 25% weniger als 2010 prognostiziert)	466.320 = 16% mehr als 2020

D.h. selbst 2030 wäre die Kapazität des 2-Bahnsystems nicht ausgeschöpft.

Auch eine derartige neue Prognose ☆ würde für MUC einen derzeit Aufschwung bedeuten, dessen Eintritt derzeit nicht absehbar und daher durchaus fraglich ist. Eine solche - sicherlich immer noch zu optimistische – Prognose würde mit den DFS-Prognosen für Deutschland konform gehen. Die Entwicklung in MUC wird sicherlich *nicht besser* verlaufen als am Flughafen Frankfurt oder in Deutschland, so dass dieses Szenario ☆ sicherlich gerade für MUC immer noch ein sehr „optimistisches“ Szenario ist.



Quellen: Intraplan-Prognosen im Planfeststellungsverfahren, **Grundlage Planfeststellungsbeschluss: Basis-Szenario 2025, Prognosenullfall 2025 (= 2-Bahn-System)**, zudem nachrichtlich: Prognose von 2007 und Prognose für niedriges Wirtschaftswachstum
Realität: veröffentlichte Daten der FMG bis 2014.
Vorausschau 2014: -1,6% (auf Basis der Entwicklung der Flugbewegungen von Januar – September 2014 (-1,5%) → -1,6%)
DFS: Annahmen für den Flugverkehr in Deutschland (die für 2013 am Flughafen MUC jedoch nicht erreicht wurden!) aus: DFS (Deutsche Flugsicherung), März 2013: Einschätzung des Wachstums der Flugbewegungen in Dtl. in den nächsten 5 Jahren: 1-1,5% p.a.: Auf MUC übertragen sehr konservative Annahme der oberen Bandbreite: 1,5% auf Basis des geschätzten Wertes am Flughafen MUC für 2014.