

Anlage A) zur Pressemitteilung des BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN) vom 29.01.2016
FMG-PM vom 13.01.2016: „... der Vorsitzende der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH (FMG), Dr. Michael **Kerkloh**, [betonte] erneut die Notwendigkeit der dritten Start- und Landebahn ...: **„Die weltweite Mobilität nimmt weiter zu und alle Verkehrsprognosen sehen für den Luftverkehr erhebliche Steigerungen voraus“.**

Kerkloh verschweigt, dass alle diese Verkehrsprognosen von einer weiterhin **steigenden Anzahl Passagiere pro Flugbewegung** ausgehen und daher eine Steigerung der Passagiere noch bis mindestens 2030 nur zu einer sehr geringen Steigerung von Flugbewegungen führt. Sämtliche unabhängige Prognosen für den Luftverkehr in Deutschland prognostizieren bei den Flugbewegungen Steigerungsraten, die weit unter denen liegen, mit der die FMG eine 3. Bahn begründet, wie die folgende Zusammenstellung zeigt.

Kerkloh begründet nicht, warum dies nicht auch für MUC gelten sollte. Er könnte dies auch nicht begründen. Denn MUC ist der 2.-größte Flughafen Deutschlands mit 16,5 % aller Flugbewegungen deutscher Verkehrsflughäfen und in keiner der Prognosen wird auch nur ansatzweise erwähnt, dass diese Entwicklung nicht auch für MUC gelten sollte.

1. Prognosen deutscher bzw. europäischer Luftfahrt-Experten zur Entwicklung des Flugverkehrs in Deutschland

1.1. Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR): Luftverkehrsbericht 2014 (23.11.2015). Prognosen für den Luftverkehr in Deutschland bis 2030:

http://www.dlr.de/fw/desktopdefault.aspx/tabid-2937/4472_read-45038/

Zusammenfassung, S. 8 (eigene Hervorhebungen)

„Wesentliche Annahmen über die Faktorentwicklungen sind die langjährige Zunahme des globalen GDP (3,3 % p.a.) und des europäischen GDP (1,7 % p.a.) und die **Zunahme des Auslastungsgrades Passagiere pro Flug von 2,45 % p.a.** Unter weiterer Berücksichtigung spezieller Ereignisse ergab die Prognose folgende Ergebnisse:

	2000	2014	2030
Passagieraufkommen (Einsteiger in Mio.)	71,0	104,7	175,0
Eingeladene Fracht (in Mio.t)	1,3	2,3	7,3
Flugbewegungsaufkommen (Starts in Tsd.)	845,0	942,0	1.070,0

Nach dieser Prognose wird das Passagieraufkommen in den 16 Jahren von 2014 bis 2030 um ca. 70 Mio. Einsteiger bzw. um durchschnittlich 3,27 % p. a. auf 175 Mio. Einsteiger an den deutschen Verkehrsflughäfen zunehmen, in Abhängigkeit davon und anderer Faktoren wird das **Flugbewegungsaufkommen wegen des Einsatzes größeren Fluggeräts** schwächer wachsen und um ca. 130 Tsd. Starts bzw. **im Mittel um 0,81 % p.a.** auf ein Aufkommen von 1.070 Starts zunehmen.

Am stärksten wird das Frachtaufkommen wachsen, die Prognose ergab eine mittlere Wachstumsrate von 7,37 % p.a., so dass im Jahre 2030 ein Aufkommen von 7,3 Mio. t eingeladener Fracht (2014: 2,34) erreicht wird.“

[GDP = Gross domestic product = Brutto-Inlandsprodukt]

0,81% p.a. sind aber keine erhebliche Steigerung und sie sind weit entfernt von den Steigerungsraten, die der Prognose für die 3. Bahn zugrundeliegen (2,5% p.a.).

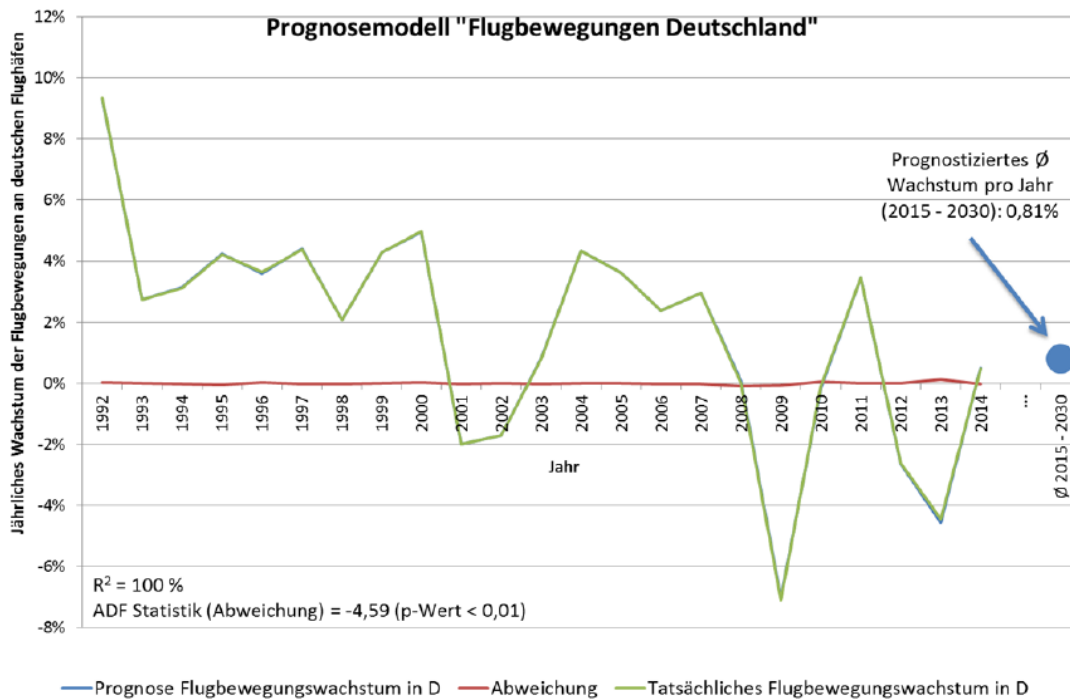


Abbildung 8-2: Flugbewegungsprognosemodell – Evaluation und Prognose

Quelle: DLR

1.2. Eurocontrol (2015)

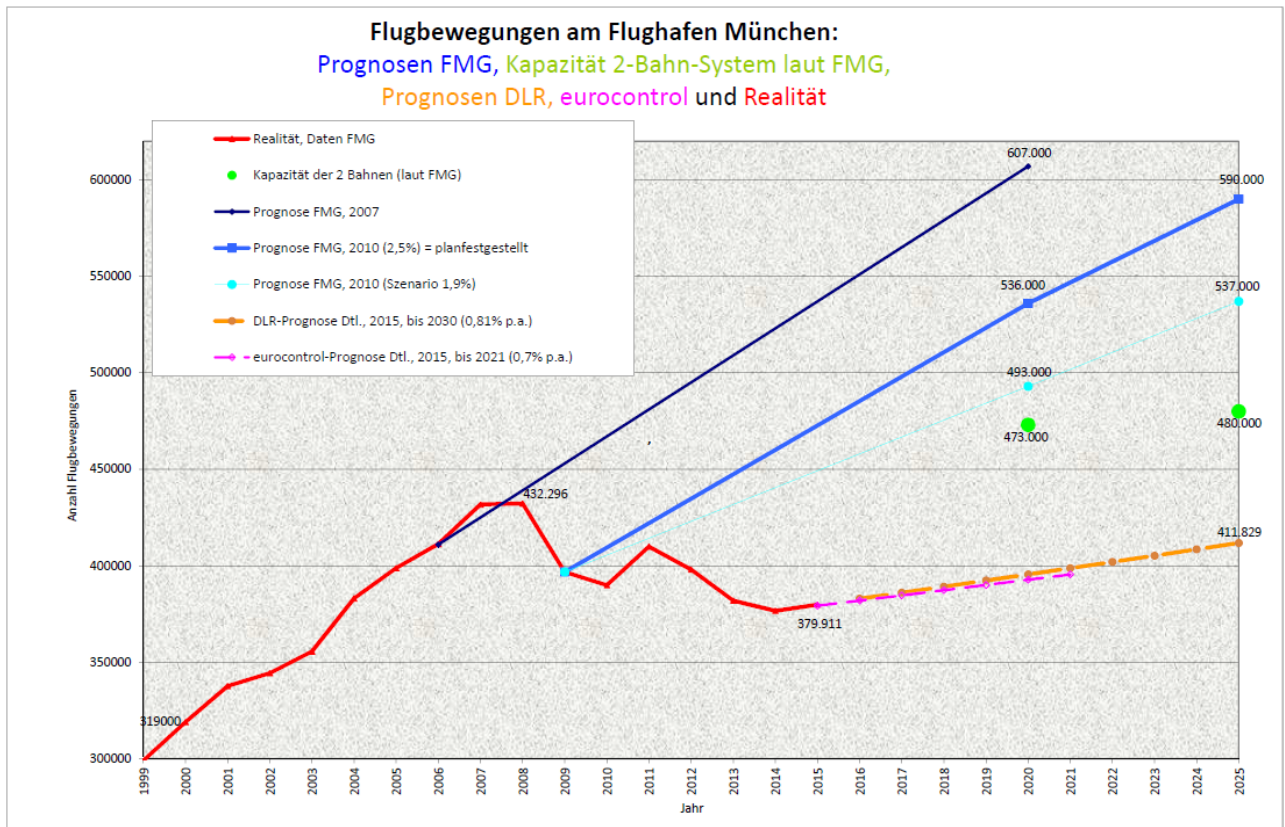
Die europäische Flugsicherung Eurocontrol geht in ihren 2015 vorgelegten Prognosen bis 2021 von einem durchschnittlichen **Wachstum der Flugbewegungen in Deutschland** von nur **0,7 % p.a.** aus.

1.3. Deutsche Flugsicherung (DFS, 2013)

Die Deutsche Flugsicherung hatte schon 2013 für die **Flugbewegungen in Deutschland** nur noch ein Wachstum von **1 - 1,5%** angenommen statt 4-5% pro Jahr wie seit den 1990er Jahren. Selbst dieses reduzierte Wachstum wurde in den Jahren 2014 und 2015 in MUC nicht erreicht.

1.4. Übertragung der deutschlandweiten Prognosen auf den Flughafen München:

Daraus ergibt sich folgende wahrscheinliche Entwicklung für den Flughafen München: bei einem für Deutschland durchschnittlichen Wachstum der Flugbewegungen von 0,81% p.a. (DLR – orange Linie) bzw. eurocontrol (0,7% p.a. - violette Linie) sowie auch von 1% p.a. (DFS – ohne Eintragung) bleiben die Flugbewegungen 2025 (und noch weit darüber hinaus) weit unter der praktischen Kapazität des 2-Bahn-Systems (grüne Punkte) und auch unter den bisherigen Maximalwerten von 2007/ 2008.



Quellen:

FMG: Prognosen für den Flughafen München von **Intraplan** im Planfeststellungsverfahren, [Grundlage Planfeststellungsbeschluss: Basis-Szenario 2025 \(Wachstum Flugbewegungen 2009-2025 um 2,5% p.a.\)](#), [Prognosenullfall 2025 = Kapazität des 2-Bahn-Systems](#), [Realität Flugbewegungen](#) (veröffentlichte Daten der Jahresberichte).

Annahmen für den Flugverkehr in Deutschland (in der Grafik auf Basis des FMG-Wertes 2015 dargestellt) **durch:**

- das **Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)** im November 2015 (Luftverkehrsbericht 2014), **Prognose bis 2030:** in Deutschland im Durchschnitt Wachstum von **0,81% p.a.**
- die **europäische Flugsicherungsbehörde eurocontrol** im Februar 2015, **Prognose bis 2021 (Mobilitätsbericht 2014):** in Deutschland im Durchschnitt Wachstum von **0,7% p.a.**

Das Eintreten der Prognosewerte von Intraplan und FMG für die 3. Bahn (blaue Linie) würde ein phänomenales und absolut unrealistisches Wachstum der Flugbewegungen von 4,5% p.a. jährlich durchgehend bis 2025 erfordern. Dafür müssten die Passagierzahlen angesichts der mittlerweile deutlich größeren Anzahl Passagiere pro Flugbewegungen weit über selbst die von Intraplan prognostizierte Passagierzahl hinausgehen – ein völlig unrealistisches Szenario, selbst weit über 2025 hinaus.

Eine zentrale Ursache für die realen Entwicklungen und die geringeren Steigerungsraten bei den Flugbewegungen trotz steigender Passagiere liegt in der kontinuierlich steigenden Anzahl von Passagieren pro Flugbewegungen .

Am Flughafen MUC ist die Anzahl der Passagiere pro Flugbewegung schon seit 2013 höher als von Intraplan in den Prognosen für die 3. Bahn für 2025 angenommen (siehe auch Anlage B).
Annahme Intraplan **mit 3. Bahn** für **2020: 99 PAX / FB** – wurde **2011** erreicht
bzw. für **2025: 105 PAX/ FB** – wurde **2013** überschritten !
Annahme Intraplan für den Prognosenullfall (**2-Bahn-System**) **2025: 99 PAX/ FB** – wurde **2013** überschritten.

Damit ist eine zentrale Rechengrundlage der Prognosen für die 3. Start- und Landebahn am Flughafen München nachweislich unzutreffend.
Die für den Bedarf für eine 3. Bahn errechnete Anzahl von Flugbewegungen kann selbst bei Erreichen der Passagier-Prognose rein rechnerisch nicht mehr erreicht werden.

2. Neuere Prognosen und Aussagen der Firma Intraplan zum Flughafen Frankfurt, die im Widerspruch zu ihren Prognosen für die 3. Bahn in MUC stehen (an denen die FMG nach wie vor festhält):

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 1,5% bzw. 1,6% deutlich niedriger als noch im Gutachten 2006 und auch als im Gutachten von Intraplan zur dritten Startbahn am Flughafen München (2,5%)!**

Flughafen Frankfurt (FRA)	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

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 also 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.

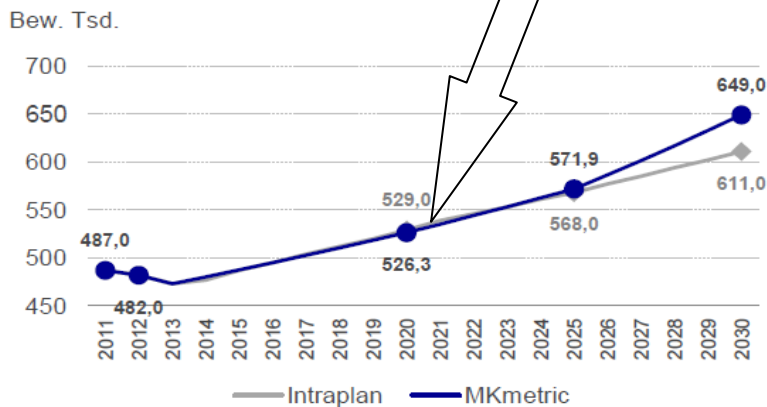
Intraplan, Luftverkehrs-Prognose für die 4. Bahn am Flughafen Frankfurt, **2006** (der Genehmigung und gerichtlichen Überprüfung zu Grunde liegend):

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	28	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** (nach Bau und Inbetriebnahme der 4. Bahn):



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

3. Klarstellung der Firma Intraplan (Januar 2015)

Im Januar 2015 muss die Firma Intraplan vor dem Bayerischen Fernsehen selbst einräumen, dass die Realität von den Prognosen abweicht. Intraplan stellt daraufhin in einem Schreiben an Geschäftspartner klar, dass

1. die Entkopplung der Zahl der Flugbewegungen vom Passagierwachstum zentral „auf einen sprunghaften, bisher in diesem Ausmaß ungewöhnlich hohen Anstieg der Flugbelegung (Passagiere pro Flug) zurückzuführen“ ist.
2. Intraplan diese Entwicklung nicht vorhergesehen hat („Intraplan hat bei seinen Prognosen für den Flughafen München bereits steigende Passagierzahlen pro Flug unterstellt, aber nicht in dem später beobachteten Ausmaß“),
3. Und dies damit entschuldigt wird, dass dies „von keinem der namhaften, mit Prognosen beschäftigten nationalen und internationalen Institute erwartet worden“ war.

Intraplan räumt also ein, eine zentrale Schlüsselstelle bei den Prognosen falsch bewertet zu haben.

Mittlerweile beziehen alle namhaften Institute diese Entwicklung in ihre Prognosen mit ein. Sie kommen im Ergebnis zu einer deutlich reduzierten Anzahl von Flugbewegungen an den deutschen Flughäfen, z.B. durchschnittlich um 0,8% p.a. (DRL, bis 2030), 0,7% p.a. (eurocontrol bis 2021) oder 1-1,5% p.a. (DFS, bis 2018) - weit entfernt von den Wachstumsprognosen von 2,5% p.a., die am Flughafen München eine 3. Bahn begründen sollen.