

Faktencheck: Zwei Bahnen reichen!

Januar 2015



Liebe Leser, liebe Leserin,

in der Diskussion um den Bau einer 3. Startbahn am Münchner Flughafen erhalten Sie viel Material von der Flughafen München GmbH (FMG) mit dem Ziel, Ihnen die Notwendigkeit des Ausbaus darzulegen.

Wir – **das Aktionsbündnis AufgeMUCKt** – möchten Ihnen mit unserem Politikbrief aufzeigen, dass die Aussagen der FMG einer Überprüfung nicht standhalten.

Aktionsbündnis AufgeMUCKt:
Wir sind der Zusammenschluss von über 80 Bürgerinitiativen und Organisationen aus 10 Landkreisen in Oberbayern, Niederbayern und Oberfranken.

Die Beurteilung über einen Ausbau wird von der Politik getroffen.

Die Münchner Bürger und damit der Gesellschafter Landeshauptstadt haben darüber bereits entschieden. Als unsere Volksvertreter werden Sie gefragt, wie Sie die Planungen einer 3. Bahn am Flughafen München

beurteilen. Das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes vom 19.2.2014 ist als Entscheidungsgrundlage nicht geeignet, weil ...

- es nur geprüft hat, ob der Planfeststellungsbeschluss formal rechtlich zu beanstanden sei,
- darin der Sinn oder die Notwendigkeit der Planung nicht überprüft wurde,
- und insbesondere die Fakten zum behaupteten Bedarf einer sachlichen Analyse nicht unterzogen wurden.

Aus diesem Grund wenden wir uns heute mit unserem ersten Politikbrief an Sie.

Nehmen Sie sich bitte die Zeit, unsere Argumente zu prüfen.

Die Firma Intraplan hat für die FMG das Gutachten zum Bedarf für eine 3. Start- und Landebahn am Münchner Flughafen erarbeitet.

Bei der Ermittlung der nötigen Flugbewegungen aus den prognostizierten Passagierzahlen spielen Ladefaktor und Umsteigezeit eine wesentliche Rolle. Anhand dieser Parameter wollen wir Ihnen zeigen, warum für eine realistische Entwicklung des Flughafens die bestehenden zwei Bahnen völlig ausreichen und die Firma Intraplan mit nachweislich völlig unrealistischen Annahmen arbeitet. Und warum die tatsächliche Entwicklung so stark von der prognostizierten abweicht.

Gutachter Intraplan

Die Firma Intraplan Consult GmbH erstellt nahezu alle Prognosen für deutsche Flughäfen. Eine Untersuchung der TU Chemnitz (M.Hergert, F. Thießen 2014: Fehlprognosen im Luftverkehr. Eine Untersuchung zur Qualität von Luftverkehrsprognosen am Beispiel der Intraplan Consult GmbH) stellte bei Intraplan systematische Fehlschätzungen fest.

Prof. Thießen: „Die Studie weist anhand eines ausreichend großen statistisch auswertbaren Samples definitiv nach, dass die Prognosen von Intraplan zu den Flugbewegungen einen systematischen Fehler enthalten. Die Prognosewerte streuen nicht zufällig um den wahren Wert, sondern weichen systematisch um etwa das 4-fache nach oben ab.“

Besonders deutlich wird dies aktuell bei den von Intraplan gelieferten Gutachten zur 4. Bahn bzw. dem dritten Terminal am Frankfurter Flughafen. Die Prognose von 2006 musste im neuen Gutachten um 172.000 Flugbewegungen deutlich nach unten korrigiert werden. Sie liegt nun für 2020 nahe an den Zahlen für den Prognosenullfall – eine 4. Bahn wäre nach diesen Zahlen überhaupt nicht nötig gewesen!

Übrigens: Das Gutachten für München wurde nur ein Jahr nach dieser Fehlprognose erstellt.

Umsteigezeit

Der Bedarf für eine 3. Startbahn wird von der FMG außerdem mit dem Planungsziel einer 30-Minuten-Umsteigezeit begründet. Diese beträgt z. B. in Frankfurt 45 Minuten. „Der Münchner Flughafen ... erreicht ... die unschlagbare Minimum Connecting Time ... von 30 Minuten im Terminal 2 und 35 Minuten im Terminal 1“ – So wirbt die FMG bereits heute auf ihrer Website. Der Flughafen München liegt mit seinen kurzen Umsteigezeiten an der Spitze in Europa.

Die 3. Bahn soll angeblich nötig sein, um diese Umsteigezeit auch weiterhin erreichen zu können. Tatsächlich ist diese aber nicht in Gefahr. Und natürlich würde MUC auch bei 45 Minuten ein bedeutsamer Hub bleiben, wie man an Frankfurt sieht. Die Umsteigezeit darf allerdings in keinem Fall wichtiger sein als der Schutz von Menschen, ihrer Gesundheit und ihrer Häuser, als der Schutz von Natur und Umwelt.

Flugbewegungen MUC

Der fehlende Bedarf für eine 3. Startbahn am Münchner Flughafen zeigt sich sehr augenfällig an der Anzahl der Flugbewegungen.

Intraplan und die FMG erwarteten laut der ersten Prognose (2007) für 2014 insgesamt 526.000 Flugbewegungen, in der bereits nach unten korrigierten zweiten Fassung (2010) immer noch 458.000 Flugbewegungen.

Allerdings ist auch die zweite Fassung nach wie vor weit von der Realität entfernt: Für 2014 können lediglich etwa 376.000 Bewegungen angenommen werden.

Seit dem Erreichen des Maximums an Flugbewegungen im Jahre 2008 (432.000) sinkt das Aufkommen der Flugbewegungen (gerundet):

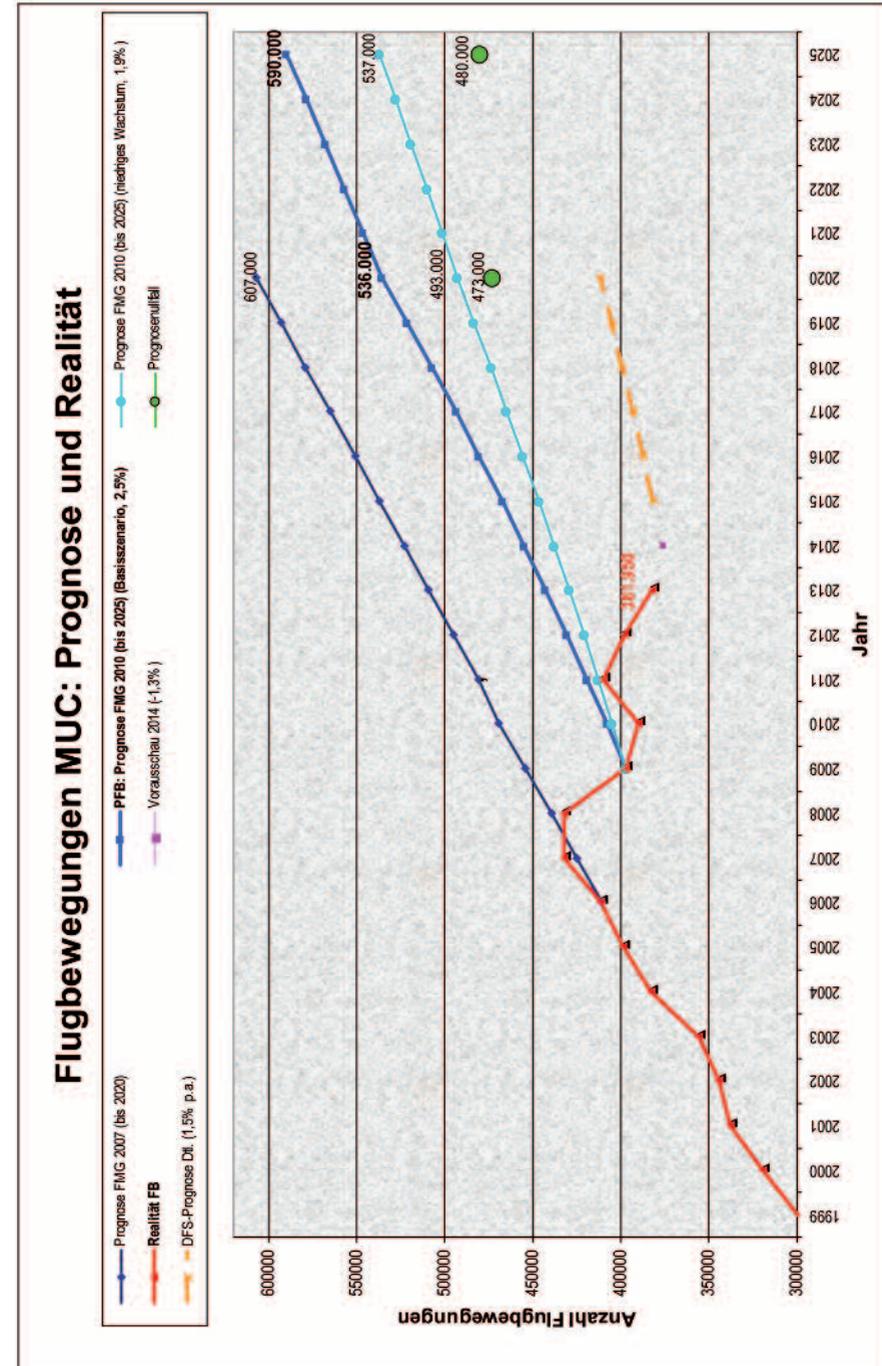
2009 und 2010 um fast zehn Prozent (ggü. Vorjahr) auf ca.	390.000
2011	409.956
2012	398.039
2013	381.950
2014	376.000
Zum Vergleich 2004:	383.110

2014 haben also weniger Flugbewegungen stattgefunden als 2004!

Die Entwicklung der absoluten Zahlen bei den Flugbewegungen am Münchner Flughafen rechtfertigt in keiner Weise die Ausbaupläne der FMG.

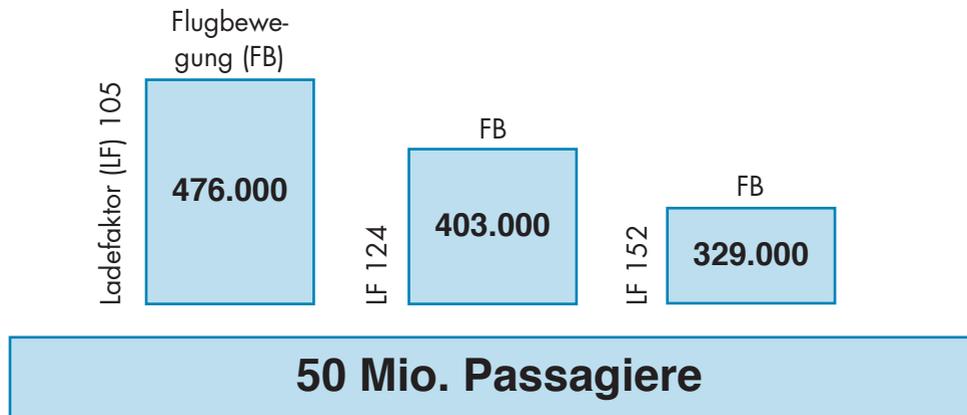
Sehr anschaulich zeigt das die Grafik auf Seite 5.

Impressum: Helga Stieglmeier, stieglmeier@keine-startbahn3.de
Dr.-Henkel-Str. 1c, 85435 Erding



Ladefaktor

Der Ladefaktor (LF) sagt aus, wie viele Passagiere pro Flug transportiert werden und ist somit die entscheidende Größe für die Anzahl der Flugbewegungen (FB), die nötig sind, um eine bestimmte Zahl an Passagieren zu befördern.



Sehr deutlich sieht man hier die Auswirkungen des Ladefaktors auf die Anzahl der Flugbewegungen. Der Flughafen Frankfurt liegt bei einem Ladefaktor von 124, der Flughafen London Heathrow bei 152.

Intraplan und die FMG haben 2013 während der Gerichtsverhandlung mit einem Ladefaktor von 105 für das Jahr 2025 argumentiert, obwohl zu diesem Zeitpunkt am Münchner Airport bereits ein Ladefaktor von 108 realisiert wurde.

Heute liegt der Ladefaktor bereits bei 112! Dabei ist immer noch eine signifikante Steigerung nach oben möglich, die enorme Auswirkungen auf die weitere Entwicklung der Flugbewegungen hat. Dabei ersetzen die Fluggesellschaften – auch die wichtige Lufthansa - permanent kleinere Flugzeuge durch größere. Diese Entwicklung wird aus Kostengründen weitergehen – es handelt sich hierbei um keinen Einmaleffekt.

Der falsche Ladefaktor in der Berechnung der FMG führt in der Folge zu völlig falschen Prognosen der Flugbewegungen am Münchner Flughafen.

Entwicklung Luftverkehr

Auch die Deutsche Flugsicherung nimmt seit Anfang 2013 ein geringeres Wachstum im deutschen Luftverkehr an.

Statt von einem durchschnittlichen Wachstum von 4-5% im Jahr geht die DFS jetzt nur noch von 1,0-1,5% aus. Die Wachstumsprognosen seien „tendenziell zu optimistisch“ gewesen, meint Klaus-Dieter Scheurle, Chef der DFS im Interview mit der Frankfurter Rundschau vom 27.3.2013.

Das entspricht auch den Wachstumsraten für die Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt, nachdem Intraplan seine eigenen Zahlen 2014 selbst revidierte. 2006 ging Intraplan noch von 2,5 % p.a. aus; nun von 1,5 -1,6 % p.a. Für MUC hatte Intraplan 2007 und 2010 ebenfalls mit 2,5 % p.a. gerechnet.

Für den Flughafen München ergeben sich bei realistischen Wachstumsraten auf der Grundlage der Flugbewegungen von ca. 376.000 im Jahr 2014 folgende Szenarien für 2020:

1,0 % Wachstum	bis 2020: ca.	399 000
	bis 2025: ca.	420 000
1,5 % Wachstum	bis 2020: ca.	411 000
	bis 2025: ca.	443 000

In den Planungsunterlagen gibt die FMG an, dass mit dem vorhandenen 2- Bahnen-System 480.000 Bewegungen im Jahr 2025 abgewickelt werden können.

In der Praxis wäre sogar mehr möglich.

Nimmt man optimistisch an, dass ab 2015 1,5% Wachstum der Flugbewegungen (FB) am MUC eintritt, ergeben sich für 2025 nur geringfügig mehr FB als im Rekordjahr 2008 (ca. + 10.000). Das ist weit unter der Kapazitätsgrenze des 2-Bahn-Systems!

Daraus folgt eindeutig, dass sich aus der Entwicklung des Flughafens kein Bedarf für eine 3. Startbahn ableiten lässt.



Sehr geehrte Frau Abgeordnete,
sehr geehrter Herr Abgeordneter,

die Münchner Bevölkerung hat sich im Bürgerentscheid von 2012 gegen die 3. Startbahn ausgesprochen.

Am 29.1.2015 wird im Bayerischen Landtag unsere Massenpetition gegen die 3. Startbahn behandelt und endgültig abgestimmt. Diese wurde von 82.000 Bürgerinnen und Bürgern unterschrieben.

Wir appellieren an Sie, an unsere Abgeordneten: Setzen Sie sich nicht über den geäußerten Bürgerwillen hinweg.

Die Menschen in der Flughafenregion sind bereits heute extrem belastet. Wenn es nach dem Willen der FMG geht, sollen in Zukunft mehr Menschen noch stärker belastet werden, ohne dass es dafür zwingende Gründe gibt. Ein konstruierter Bedarf darf nicht über den Schutz der Menschen, der Natur und der Umwelt gestellt werden. Bitte überprüfen Sie unsere hier gemachten Angaben.

Gerne stehen wir bei Fragen oder bei Diskussionsbedarf, unter der im Impressum auf Seite 4 angegebenen Kontaktadresse, zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Sprecher Aktionsbündnis AufgeMUCkt:
Hartmut Binner, Doris Kraeker, Prof. Gerhard Müller-Starck,
Dr. Anton Speierl, Helga Stieglmeier