



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Christian Magerl**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 04.11.2014

### Luftverkehrsprognosen

In einer Prognose vom August 2014 für die Entwicklung der Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt rechnet die Intraplan GmbH für den Zeitraum 2013–2020 mit einer jährlichen Steigerung von 1,6%, für den Zeitraum von 2013–2030 von 1,5%. Damit reduziert Intraplan ihre früheren Annahmen im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens erheblich (mittlere Zuwachsrate bis 2020 2,4%, bis 2025 2,1% bezogen auf das Jahr 2004). Für den Flughafen München prognostizierte Intraplan im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren für eine 3. Start- und Landebahn zuletzt einen Zuwachs der Flugbewegungen von jährlich 2,5% (Basisszenario 2009–2025). Am Flughafen München lagen 2013 die realen Zahlen um fast 25% (Intraplan 2007) bzw. knapp 15% (Intraplan 2010) unter den Prognosen. Seit 2008 ist die Zahl der Flugbewegungen in München um rund 12% gesunken.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Teilt die Staatsregierung die Auffassung, dass angesichts der drastisch reduzierten Prognosen für Frankfurt und auch angesichts der aktuellen realen Entwicklung am Flughafen München die früheren Prognosen für den Flughafen München ebenfalls hinfällig geworden sind, wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus, wenn nein, weshalb nicht?
2. Wie groß ist nach Auffassung der Staatsregierung die Wahrscheinlichkeit, dass die von Intraplan prognostizierten Flugbewegungszahlen im vorgesehenen Zeitraum tatsächlich noch erreicht werden?
3. Ist die Staatsregierung bereit, über die Mehrheit des Freistaats Bayern im Aufsichtsrat der Flughafen München GmbH (FMG) einen Beschluss herbeizuführen, der die Geschäftsführung der FMG veranlasst, neue und realistischere Prognosen in Auftrag zu geben, wenn nein, weshalb nicht?
4. Ist die Staatsregierung nach wie vor der Auffassung, dass eine 3. Start- und Landebahn am Flughafen München notwendig ist, wenn ja, wie lässt sich dies anhand der realen Entwicklung der Flugbewegungszahlen immer noch begründen?

## Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr  
vom 05.01.2015

1. **Teilt die Staatsregierung die Auffassung, dass angesichts der drastisch reduzierten Prognosen für Frankfurt und auch angesichts der aktuellen realen Entwicklung am Flughafen München die früheren Prognosen für den Flughafen München ebenfalls hinfällig geworden sind, wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus, wenn nein, weshalb nicht?**

Die Staatsregierung erachtet die dem Ausbau des Flughafens München zugrunde liegende, gerichtlich bestätigte Luftverkehrsprognose für tragfähig. Ein Vergleich der Flughäfen München und Frankfurt ist aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsstrukturen und Rahmenbedingungen nicht sachgerecht. Dies gilt in gleicher Weise für den Vergleich zwischen der auf einem „engpassfreien“ Szenario eines Drei-Bahn-Systems basierenden Prognose mit der derzeitigen Verkehrsentwicklung im kapazitätslimitierten bestehenden Zwei-Bahn-System. Die tatsächliche Entwicklung der Luftverkehrsnachfrage bei den Passagieren bewegt sich zudem im Rahmen der Prognose. Die Entwicklung bei den Flugbewegungen wird durch die seit Jahren bestehenden Slotengpässe beim Zwei-Bahn-System während der verkehrsstarken Spitzenstunden (Umsteigeknoten) am Flughafen München und dem seit 2012 zu beobachtenden Einmaleffekt der Umstrukturierung der Flugzeugflotte auf größeres Fluggerät und auf mehr Sitzplätze pro Flugzeug gedämpft.

2. **Wie groß ist nach Auffassung der Staatsregierung die Wahrscheinlichkeit, dass die von Intraplan prognostizierten Flugbewegungszahlen im vorgesehenen Zeitraum tatsächlich noch erreicht werden?**

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat die Plausibilität der Prognose geprüft und keine rechtlich relevanten Prognoseunsicherheiten festgestellt. Die Bayerische Staatsregierung sieht keinen Anlass, diese gerichtliche Beurteilung infrage zu stellen. Im Übrigen hängt das Erreichen der Prognose maßgeblich vom Zeitpunkt der Realisierung des bedarfsgerechten Ausbaus des Flughafens und damit dem Wegfall des Engpassszenarios ab.

3. **Ist die Staatsregierung bereit, über die Mehrheit des Freistaats Bayern im Aufsichtsrat der Flughafen München GmbH (FMG) einen Beschluss herbeizuführen, der die Geschäftsführung der FMG veranlasst, neue und realistischere Prognosen in Auftrag zu geben, wenn nein, weshalb nicht?**

Dem Planfeststellungsbeschluss zum Bau der 3. Start- und Landebahn liegt, wie bereits ausgeführt, eine tragfähige und vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof gerichtlich bestätigte Luftverkehrsprognose zugrunde. Die Bayerische Staatsregierung sieht insoweit keinen Anlass, neue Prognose

sen in Auftrag zu geben. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

**4. Ist die Staatsregierung nach wie vor der Auffassung, dass eine 3. Start- und Landebahn am Flughafen München notwendig ist, wenn ja, wie lässt sich dies anhand der realen Entwicklung der Flugbewegungszahlen immer noch begründen?**

Die Erweiterung der Kapazität des Flughafens München ist zur Bewältigung der künftig weiter steigenden Luftverkehrsnachfrage nach wie vor erforderlich. Die kurzfristige Be-

trachtung der derzeitigen Jahresverkehrsentwicklung stellt lediglich eine Momentaufnahme der aktuellen Engpasssituation samt der Reaktion der Airlines, kleineres Fluggerät durch größeres zu ersetzen (Einmaleffekt), dar und spiegelt nicht den langfristigen Kapazitätsbedarf wider. Zudem stehen den Airlines in München nach wie vor zu den Spitzenstunden des Tages kaum Slots zur Verfügung, die ihnen eine vernünftige und wirtschaftliche Umlaufplanung von zusätzlichem Fluggerät ermöglichen würden.