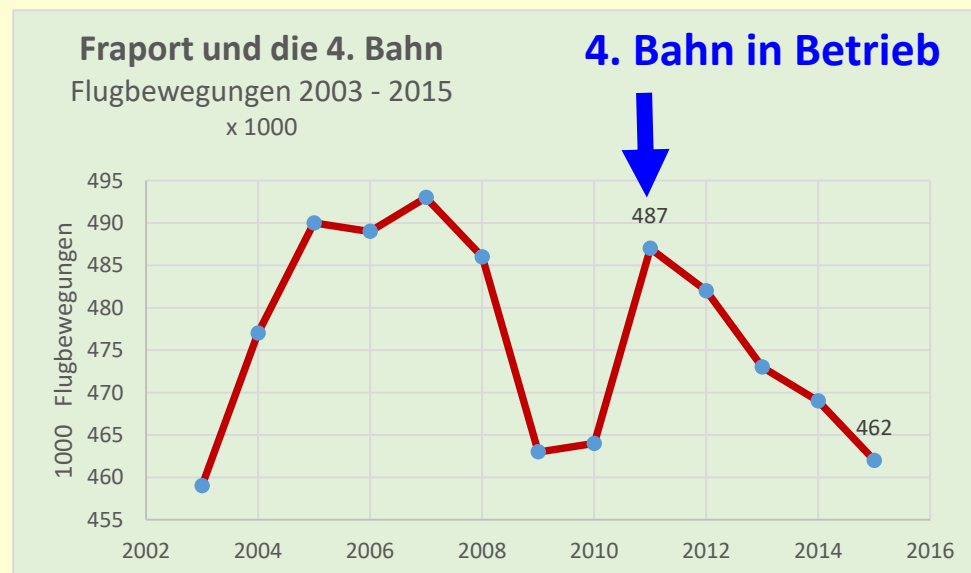


Auch in Frankfurt wurde auf Basis falscher Prognosen entschieden.

**Die Intraplan-Prognose damals:
700.000 Flugbewegungen im Jahr 2020**

**Die Realität heute:
Seit Eröffnung der 4. Bahn gehen
die Flugbewegungen zurück.**



**Warum sagt Herr Kerkloh,
die 3. Startbahn müsse
gebaut werden –
„jetzt oder nie“**

Heute weiß man: Die Prognosen von Intraplan zum Bau einer 3. Bahn waren falsch. Wegen des Einsatzes größerer Flugzeuge und geänderter Geschäftsmodelle der Airlines gingen die Flugbewegungen in den letzten Jahren zurück. Der leichte Anstieg der Flugbewegungen 2016 ist zugekauft (Subventionen).

**Die FMG will jetzt eine Entscheidung, weil es
in Zukunft keinen Bedarf für eine 3.
Startbahn gibt.
Es wäre unverantwortlich,
sie zu bauen!**

Hinzu kommen weitere Faktoren, welche die Entwicklung am Münchner Flughafen bis über 2020 hinaus in erheblichem Maße beeinflussen werden . . .

Reduktionsfaktoren auf den Flugverkehr in München



Neue ICE-Strecke:
In 4 Stunden
München - Berlin

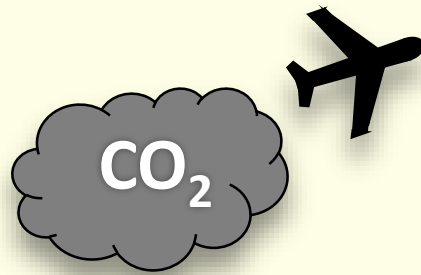


Brexit:**
Reduziert
Flüge von und
nach GB.

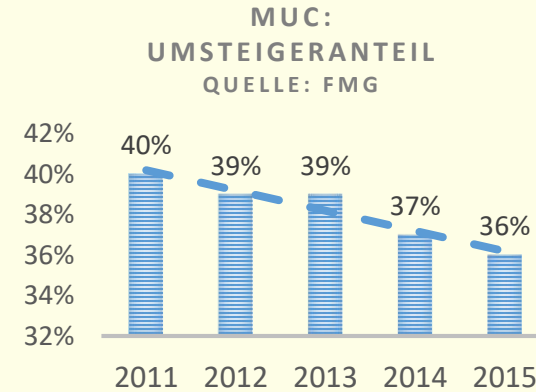


Istanbul*: Ausbau
für 90 bis 150
Mio. Passagiere

**transavia
München:**
Wegfall der
Subventionen



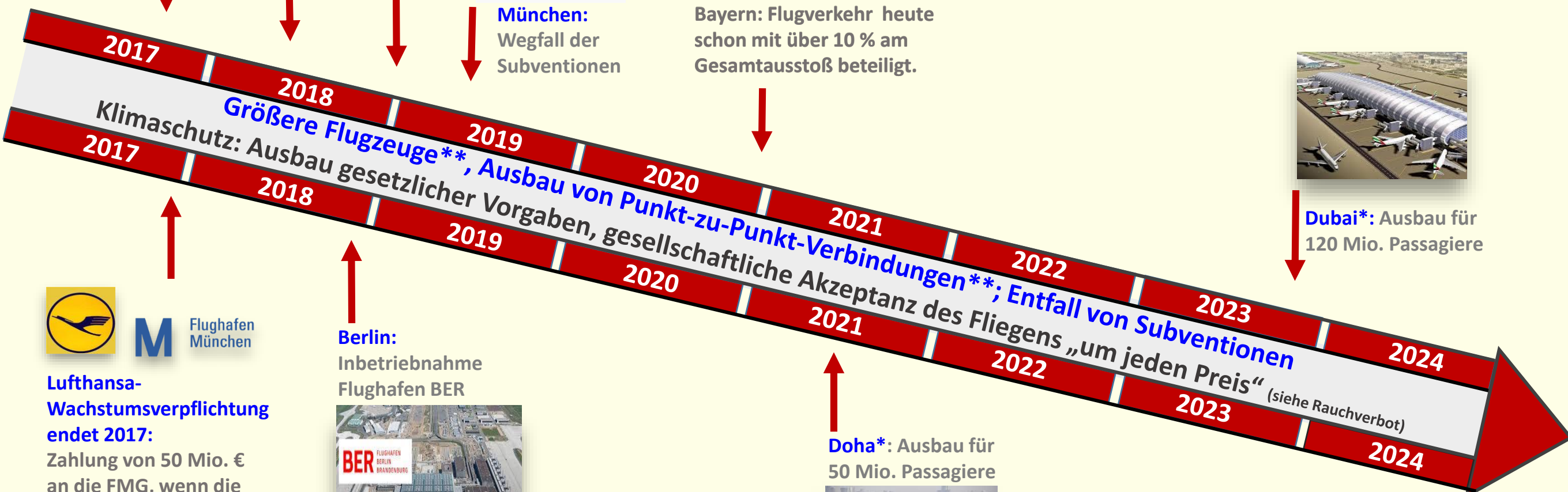
**Selbstverpflichtung der
Flugzeugindustrie:**
Einfrieren der CO₂ -
Emissionen ab 2020.
Bayern: Flugverkehr heute
schon mit über 10 % am
Gesamtausstoß beteiligt.



Das Drehkreuz MUC schrumpft, weil Punkt-zu-Punkt-Verbindungen günstiger sind.



Dubai*: Ausbau für
120 Mio. Passagiere



**Lufthansa-
Wachstumsverpflichtung
endet 2017:**
Zahlung von 50 Mio. €
an die FMG, wenn die
Passagierzahlen unter
der Prognose bleiben.

Berlin:
Inbetriebnahme
Flughafen BER



Doha*: Ausbau für
50 Mio. Passagiere



Quellen:

*) FMG: Die genannten Flughäfen sollen nach Aussage der FMG im direkten Wettbewerb mit München stehen.

**.) DLR: Luftverkehrsbericht 2015