

Stellungnahme der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafen zur SPD-Fraktionsanhörung zum Bau des Terminal 3 am 14.11.2014

Zusammenfassung

Der Eintritt der prognostizierten Entwicklung des Passagier- und Flugbewegungsaufkommens ist unrealistisch. Aufgrund der Erfahrungen der Vergangenheit ist damit zu rechnen, dass sowohl die Prognose von Intraplan als auch die von MKmetric die Entwicklung für den Frankfurter Flughafen überschätzen.

Es besteht kein Bedarf für das ursprünglich geplante genehmigte Terminalgebäude.

Die Befriedung von Komfortansprüchen von Passagieren steht nicht im öffentlichen Interesse und kann daher nicht als Rechtfertigung für den Bau des Terminals 3.

Das Betriebskonzept, welches der Terminalplanung bzgl. des Originär- und Transferaufkommens und des zukünftig eingesetzten Flottenmixes zugrunde gelegt worden war, ist hinfällig. Sowohl die Annahmen zum Originär- und Transferaufkommen und der Verteilung auf die Terminals als auch der zukünftige Flottenmix stimmen nicht mit der Realität überein. Hier sind aktuelle Analysen unabdingbar.

Die Erschließung des Terminals 3 kann derzeit nicht als gesichert bewertet werden.

1. Veröffentlichte Ergebnisse von Prognosen

Als Grundlage der Stellungnahme sollen ausweislich des Einladungsschreibens der SPD-Landtagsfraktion, die veröffentlichten Präsentationen der Gutachterbüros herangezogen werden:

- (1.) Mittel-/Langfristprognose FRA – Zusammenfassung – Präsentation, 15.08.2014, Frankfurt am Main, Intraplan Consult GmbH (im Folgenden als „Intraplan“ zitiert)
- (2.) Langfristprognose FRA 2030 – Zusammenfassung – Präsentation, 14.08.2014, Frankfurt am Main, Dr. Benedikt Mandel, Oliver Schnell: MKmetric Gesellschaft für Systemplanung mbH (im Folgenden als MKmetric zitiert)

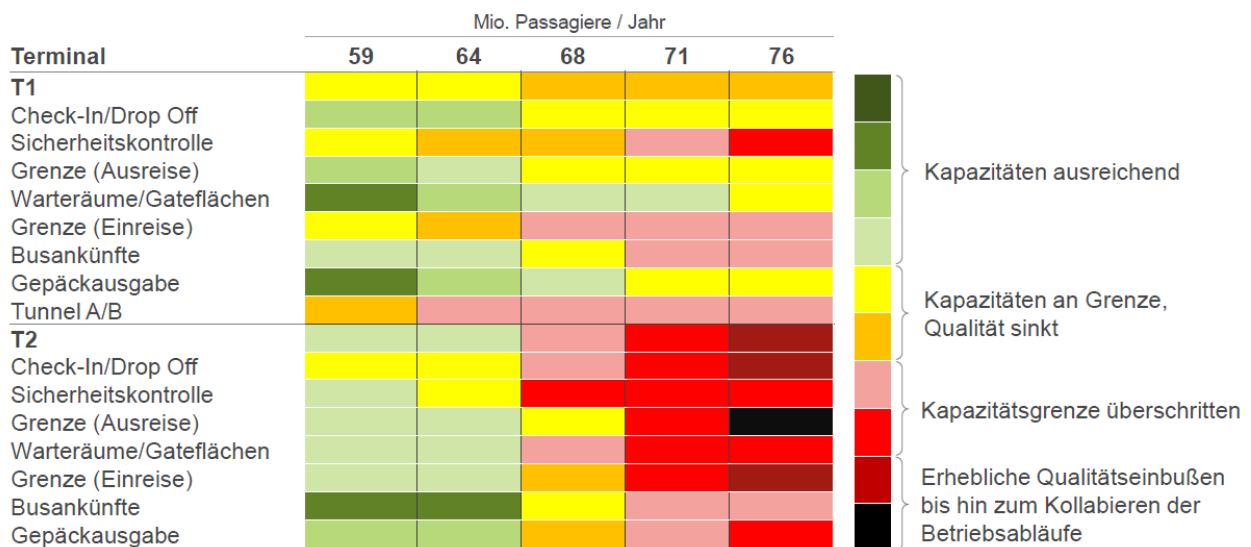
Bei den „Gutachten“ handelt es sich um Präsentationen im Rahmen einer Pressekonferenz der Fraport AG, in der die wesentlichen Ergebnisse der Gutachten vorgestellt worden sind. Die Endfassungen liegen noch nicht vor bzw. wurden bislang noch nicht veröffentlicht.

Für die folgende Stellungnahme wurde darüber hinaus auch die Präsentation der Fraport AG vom 17.09.2014 (Pressekonferenz der Fraport AG: Vorstellung der aktuellen Passagierprognosen für den Frankfurter Flughafen, Dr. Stefan Schulte; im Folgenden mit Präsentation Fraport AG zitiert) herangezogen, da in dieser weitere Annahmen und Beurteilungen enthalten sind, die für die Fragestellung von Bedeutung sind.

2. Bestandsanalyse und Perspektive der bestehenden Terminalinfrastruktur

In der Präsentation der Fraport AG wird ausgeführt, dass die bestehende Terminalinfrastruktur „akribisch“ überprüft worden sei. Hierzu sei eine Firma aus den Niederlanden beauftragt worden (NACO), die die Analyse nach internationalen Standards testiert habe. Um Transparenz herzustellen, sollte auch der Testierbericht der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, da ansonsten das Ergebnis nicht nachvollzogen werden kann.

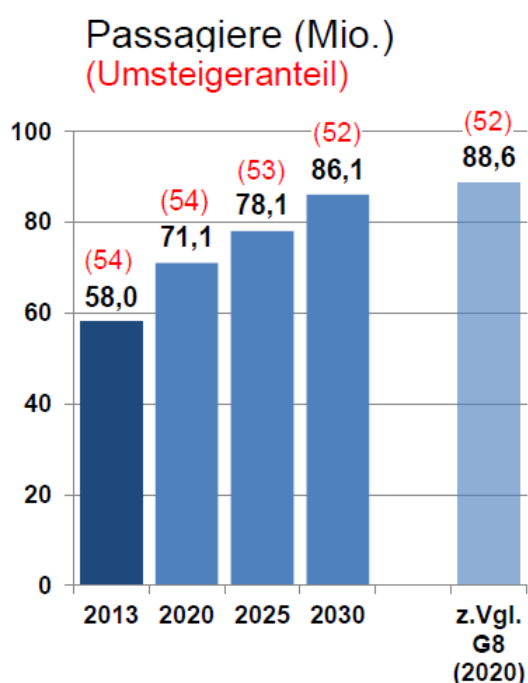
Die Darstellung „Terminals: Engpässe an mehreren kritischen Stellen“ – Neue Terminalkapazitäten erforderlich (Folie 8 Fraport AG) belegt, dass grundsätzlich eine Passagierabwicklung selbst bei 76 Mio Passagieren möglich ist. Lediglich an einer Stelle („Grenze (Ausreise)“) erscheint bei 76 Mio ein schwarzer Balken, der nach der abgebildeten Skala bedeutet, dass mit einem Kollabieren der Betriebsabläufe zu rechnen ist. Die ansonsten roten Balken beziehen sich vor allem auf das Terminal 2 und bedeuten, dass eine erhebliche Qualitätseinbuße eintreten kann – allerdings auch nicht unbedingt, dass eine solche eintritt.



Analyse aller kritischer Terminal-Prozesse mit dem Ergebnis:

- Ab 64 Mio. Passagiere entstehen Engpässe, Qualität sinkt
- Ab 68 Mio. Passagiere entstehen ohne T3 erhebliche Qualitätseinbußen bis hin zu massiven Einschränkungen im Betriebsablauf

Ein Bedarf i.S. einer zwingend notwendigen weiteren Infrastruktur zur Abwicklung des Passagieraufkommens wird damit nicht belegt. Im Gegenteil: Das Terminal 3 soll dem Komfort der Passagiere dienen, sich jedoch nicht an einem realen Bedarf orientieren. Wird den Aussagen dieser Grafik gefolgt, dürften die analysierten Komforteinbußen mit erheblich geringerem (finanziellen) Aufwand baulich gelöst werden können. Ob durch Ertüchtigung des Terminals 1 und 2 oder der Nutzung anderer Flächen auf dem Flughafengelände sollte durch eine Machbarkeitsstudie eruiert werden. Eine Investition von 2,5 – 3 Mrd. Euro ist für ein privates Unternehmen mit einer Mehrheitsbeteiligung durch das Land Hessen und der Stadt Frankfurt aus fiskalischen Gründen nicht zu tätigen.



+ 3,0 % p.a. 2013 – 2020

+ 2,3 % p.a. 2013 – 2030

3. Luftverkehrsprognosen

Alle – seit Beginn der Ausbaudiskussion – vorgelegten Luftverkehrsprognosen sind nicht eingetroffen.

Nach der aktuellen Intraplan-Prognose (s. Abb. Auszug aus: Folie 10, Intraplan) werden die Passagierzahlen, die der Planfeststellung zugrunde gelegt worden sind und bereits 2020 erreicht werden sollten - wenn überhaupt - dann erst nach 2030, eintreten.

Auch wenn die Fraport AG ständig neue Wachstumsmeldungen bei den Passagieren vermeldet, darf dies nicht über die nicht eingetretenen Prognosewerte hinwegtäuschen. Die Realität hat sich weit von den Prognosen entfernt.

Umso eher ist daher nun zu prüfen, ob die aktuellen Prognosen, die Dimensionierung des Terminals 3 und damit das Volumen für die Investitionen zu rechtfertigen in der Lage sind.

Die Fraport AG hat die Intraplan consulting GmbH (Intraplan) beauftragt eine Mittel-/Langfristprognose FRA zu erstellen. Die Ergebnisse wurden am 15.08.2014 in Gestalt einer Präsentation der Öffentlichkeit vorgestellt. Intraplan hat bereits in der Vergangenheit die Luftverkehrsprognosen für die Entwicklung der Passagier- und Flugbewegungszahlen für den Frankfurter Flughafen prognostiziert (Raumordnungsverfahren; Planfeststellungsverfahren). Bis heute liegen die Flugbewegungszahlen unterhalb der Zahlen, die bislang bereits auf dem Flughafen abgewickelt worden sind. Die Entwicklung des Passagieraufkommens ist nicht in den Wachstumsbereichen eingetreten, die Intraplan prognostiziert hatte.

Bereits im Planfeststellungs- und in den gerichtlichen Verfahren wurde die Methodik von Intraplan kritisiert und gerügt, dass die Prognose nicht belastbar sei. Sowohl die Annahmen, die der Prognose zugrunde gelegt worden sind, als auch das Modell an sich würde zu einer Überschätzung führen. Wenn Intraplan nun ausführt, dass die Vorgehensweise konsistent zu den Vorgängerstudien ist (Folie 3), werden offenbar Fehler wiederholt. Denn die Abweichung einer Prognose von der realen Entwicklung ist ein starkes Indiz dafür, dass sowohl das Prognosemodell als auch die dem Modell zugrunde gelegten Annahmen fehlerhaft sind. Da bislang alle Prognosen von Intraplan überschätzt haben, ist davon auszugehen, dass auch diese Prognose wieder zu überhöhten Zahlen gelangt ist.

Solange die Endfassungen der Gutachten (Intraplan und MKmetric) nicht vorliegen, können die der Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht mit der erforderlichen Gründlichkeit bewertet werden. Allerdings ist bereits aus den Präsentationen ersichtlich, welche Unsicherheiten die einzelnen Annahmen in sich selbst bergen.

Grundlage der bisherigen Prognosen der Passagier- und Flugbewegungsentwicklung ist das deutsche, europäische und globale Wirtschaftswachstum. Hierzu werden kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungen von Wirtschaftsinstituten prognostiziert. Dabei ist anzumerken, dass je langfristiger eine Prognose erstellt wird – also je weiter in die Zukunft geblickt wird – desto unsicherer die Vorhersagen werden, da verlässliche Annahmen für Zeiträume von über 15 Jahren nicht vorliegen.

Schon bei der Präsentation am 15.08.2014 waren die der Prognose zugrunde gelegten kurzfristigen Konjunkturprognosen zu hoch. Intraplan legt der Prognose ein Wirtschaftswachstum in Deutschland von 1,9% zugrunde. Mittlerweile wird davon ausgegangen, dass das Wirtschaftswachstum 2014 bei 1,2% liegen wird. Auch die europa- und weltweite Entwicklung wird weder 2014 noch 2015 so eintreten, wie dies von Intraplan der Prognose zugrunde gelegt worden ist. Bereits aus diesem Grund muss die Prognose der Passagierentwicklung als zu optimistisch angesehen werden.

So wird im Rahmen der Intraplan Präsentation zwar die Konkurrenzsituation durch europäische Flughäfen benannt, jedoch nicht erläutert, in welchem Maß hiervon die Passagierentwicklung am Frankfurter Flughafen beeinflusst wird (Folie 6, Intraplan Präsentation). Da nahezu an jedem Flughafen die Flugbewegungszahlen stagnieren, bleibt unklar, weshalb Frankfurt derzeit aufgrund von Slot-Reserven von den vermeintlich ausgelasteten anderen Flughäfen Vorteile generieren kann. Insbesondere besteht am Flughafen München eine ausreichende Kapazität, da die Flugbewegungszahlen in den letzten Jahren drastisch zurückgegangen sind und die im Jahr 2008 erreichte Flugbewegungszahl bei weitem unterschritten wird.

Wenn mit der Annahme von „sehr günstigen Rahmenbedingungen“ am Frankfurter Flughafen von Intraplan gearbeitet wird, ist zumindest dann, wenn hierdurch ausgesagt werden soll, dass an anderen Flughäfen diese günstigen Rahmenbedingungen nicht vorhanden sind und hierdurch der Frankfurter Flughafen profitiert, diese Annahme in dieser Pauschalität nicht richtig.

Zurecht weist Intraplan darauf hin, dass die Golf Carrier und Turkish Airlines erhebliche Auswirkungen auf Lufthansa und den Flughafenstandort Frankfurt haben wird (Folie 7, Intraplan). Allerdings bleibt zum einen unklar, wie diese „erheblichen Auswirkungen“ rechnerisch in das Modell eingepflegt werden, also, welche negativen Folgen hieraus für den Frankfurter Flughafenstandort angenommen werden. Dass mit dieser Entwicklung erhebliche Unsicherheiten verbunden sind, erscheint offensichtlich. Bereits hieraus lässt sich ableiten, dass mit einer Entwicklung, wie von Intraplan prognostiziert ist, nicht zu rechnen ist.

Intraplan prognostiziert für das Jahr 2020 71,1 Mio und 2025 78,1 Mio Passagiere für den Frankfurter Flughafen. Dies entspricht einem jährlichen Zuwachs von 3 % auf die Jahre zwischen 2013 bis 2020 (s. Abb. oben). Eine solche durchschnittliche Zuwachsrate ist in Anbetracht der Unsicherheiten zu optimistisch.

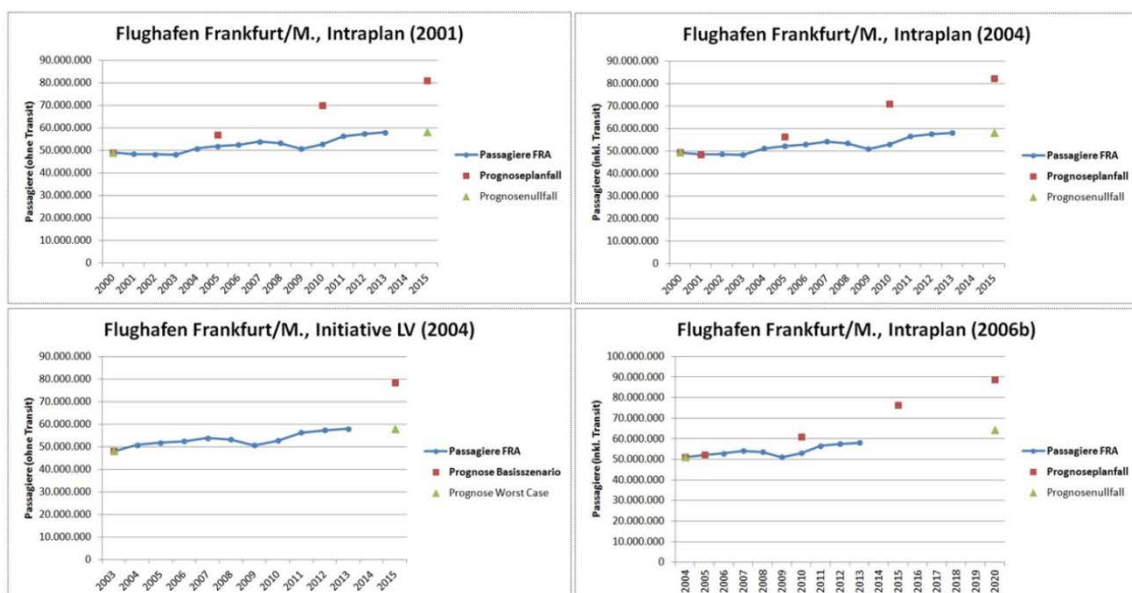


Abbildung 3.7: Passagierentwicklung und Prognosen für den Flughafen Frankfurt/Main im Rahmen des Ausbauprojekts zum Bau einer zusätzlichen Landebahn²⁵

Aus: Hergert/Thießen, Fehlprognosen im Luftverkehr, TU Chemnitz, 2014, S. 17

Die Darstellungen geben die Ergebnisse einer Untersuchung an der TU Chemnitz zur Auswertung der Prognosen von Intraplan für den Frankfurter Flughafen wieder. Die roten Vierecke geben die Punktprognosen wieder, die grünen Dreiecke den Prognosenullfall. Die blaue Linie bildet die realen Passagierzahlen ab. Es ist deutlich zu erkennen, dass Intraplan eine erhebliche Überschätzung prognostiziert wurde und Intraplan seine Prognosen immer nach unten korrigieren musste. Die Dimension der Fehlprognosen ist dabei gravierend.

Noch gravierender ist das Abweichen der Realität von der Prognose bei den Flugbewegungsaufkommen. Mittlerweile prognostiziert Intraplan für das Jahr 2020 lediglich 529 000 Flugbewegungen, das entspricht etwa dem sog. Prognosenullfall (d.h. der Fall, der im Planfeststellungsverfahren unterstellt worden ist, wenn der Flughafen nicht ausgebaut werden würde). Eine methodisch nicht mehr zu rechtfertigende Überschätzung.

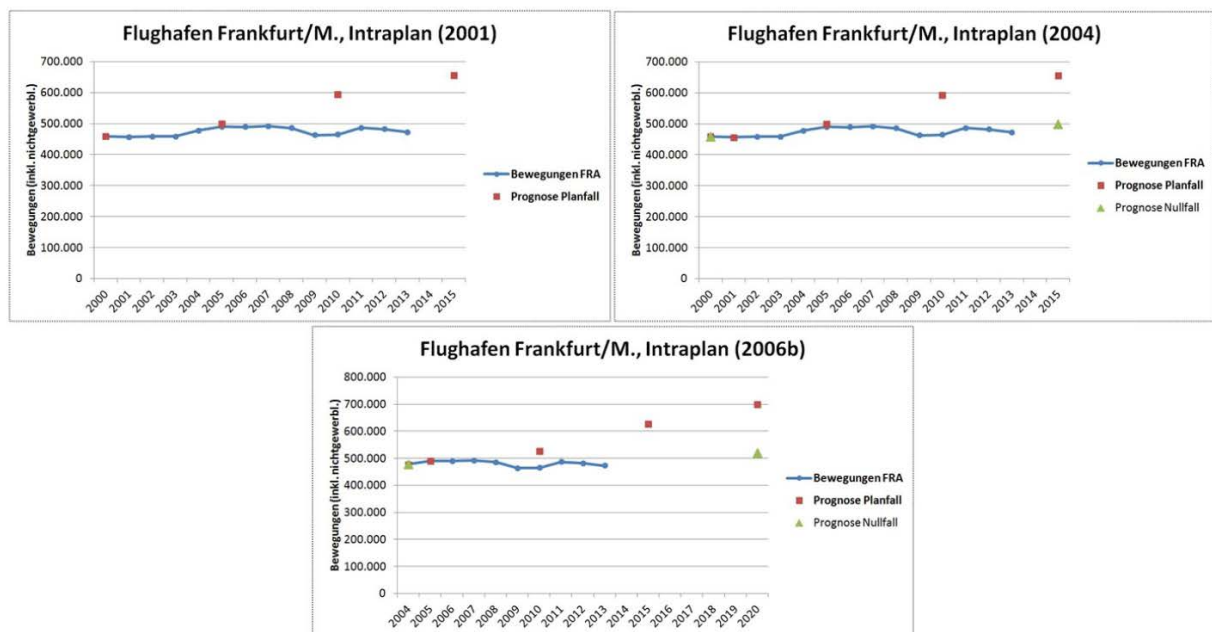


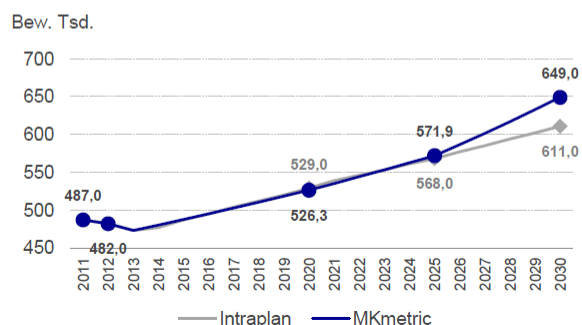
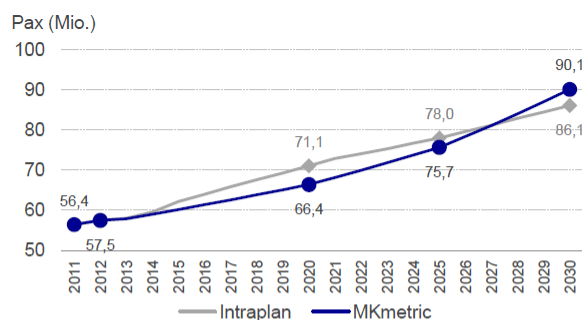
Abbildung 3.21: Flugbewegungen und Prognosen für den Flughafen Frankfurt/Main⁵⁴

Aus: Hergert/Thießen, Fehlprognosen im Luftverkehr, TU Chemnitz, 2014, S. 32

In Anbetracht der am Frankfurter Flughafen bemerkbaren Sättigungsgrenze, den bestehenden weltweiten Krisen sowie der sich im Betrieb und in Bau befindlichen Konkurrenzflughäfen ist eine Prognose der Passagierentwicklung nach wie vor mit sehr vielen Unsicherheiten verbunden. Seit 2008 ist ein Trendumbruch am Frankfurter Flughafen zu bemerken, der nicht mehr ausschließlich mit der Wirtschaftskrise begründet werden kann.

Die nunmehr von der Fraport AG veröffentlichten Prognosen stellen aufgrund dieser Erfahrungswerte und der Unsicherheiten für die Zukunft keine verlässliche Grundlage für den Bau des Terminals 3 dar.

Es ist unwahrscheinlich, dass die Prognosen (s. Abb. rechts) eintreten werden. Bemühungen durch Rabattsysteme (Incentive-Programm) mehr Flugverkehr zu generieren, wird von Seiten der KAG abgelehnt. Eine Fluglärmszunahme durch Anreizprogramme steht nicht im öffentlichen Interesse.



4. Andere Lösungsmöglichkeiten

Um sachgerecht über den Verzicht auf den Beginn des 1. Bauabschnitts urteilen zu können, reichen die Unterlagen nicht aus. Erforderlich ist neben einer Prognose der Passagierentwicklung, das der Passagierabfertigung zugrunde liegende Betriebskonzept, ein Planungsflugplan unter Zugrundelegung eines Flottenmixes und einer Prognose der Originär-/Transferpassagiere. Nur anhand solider Annahmen kann über Lösungsmöglichkeiten nachgedacht werden, die einem möglichen weiteren Anstieg an Passagierzahlen gerecht werden kann.

5. Erschließung nicht gesichert

Grundlage der Erschließung ist die Anbindung des T3 durch ein Passagier-Transfer-System (PTS). Die PTS-Trasse ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zur Verknüpfung des Flughafennordbereiches mit den geplanten Passagieranlagen im Süden, das heißt zur Erschließung des Terminals 3, notwendig (PFB 18.12.2007, S. 837). Während für einen Teil des PTS bereits im Planfeststellungsbeschluss eine Trassierung vorgesehen ist, konnte dies für den sog. landseitigen Ast nicht vorgesehen werden. Obwohl die Gesamtfunktionalität von diesem landseitigen Ast abhängt, ist bis heute ungeklärt, ob dieser realisierbar ist (vgl. hierzu: RA Dr. Martin Schröder, Aufgaben und Befugnisse des Magistrats der Stadt Frankfurt im Zusammenhang mit der geplanten Errichtung und dem Betrieb des Terminals T3 auf dem Flughafen Frankfurt am Main, 29.07.2014, S. 8ff.).