

Ergebnisse der Arbeiten zu V6 Strategie und Wettbewerb der Airlines

Vorschlag des AK Verkehr

und Beschluss der Mediationsgruppe am 01.10.1999

Öko – Institut e.V.

Institut für Angewandte Ökologie • Institute for Applied Ecology • Institut d'écologie appliquée

1. Einleitung

Das Thema V 6 „Strategie und Wettbewerb der Airlines“ (Priorität I) beschreibt, auf welche Weise die Airlines in der Zukunft ihr Geschäft organisieren werden, und zwar insbesondere im Hinblick auf Gestaltung des Destinationen-Netzes (Hub-and-Spoke oder Point-to-Point). Weitere Themen sind Allianzen und Kooperationen von Airlines. Dabei geht es vor allem darum, welche Auswirkungen die globalen Entwicklungen auf die Zukunft des Frankfurter Flughafens bis zum Jahre 2015 haben werden

Die folgenden Ergebnisse basieren auf einem Papier der wissenschaftlichen Begleitung vom 31. Mai 1999 sowie auf den Ergebnissen eines Hearings vom 8. Juli 1999¹.

2. Allgemeine Ergebnisse

Im Konsens wird festgehalten:

- Aufgrund von Globalisierung und Liberalisierung im Luftverkehr wird die Bedeutung globaler Allianzen und zugehöriger Hubs vermutlich wachsen, zumindest aber gleichbleiben.
- Auch im Jahre 2015 wird Hub-and-Spokes das strukturierende Element sein. Der point-to-point-Verkehr wird nach Ansicht der Experten verstärkt durch die sog. No-frill-carrier erfolgen. Hub-and-Spokes und point-to-point können nebeneinander existieren.
- Den Regionalflughäfen wird aufgrund der erwarteten Nachfragesteigerung im Tourismus eine wachsende Bedeutung zugemessen (point-to-point Verkehr, geringere Abhängigkeit von Frequenz). Das Wachstum im Tourismus-Bereich wirkt sich aber auch auf die Großflughäfen aus, da Hubverkehr auch für Touristik-Anbieter immer wichtiger werden wird.
- Auch für die Fracht hat sich das Hub-and-Spokes-System etabliert. Allerdings wird es - in Frankfurt - im wesentlichen im Rahmen dessen, was die Passagierflugzeuge als Beiladung aufnehmen können, betrieben.
- Ein wesentliches Qualitätsmerkmal eines Hubs ist die Kapazität in Spitzenzeiten - in denen möglichst kurze und vielfältige Umsteigevorgänge realisiert werden können. Diese Spitzenzeiten (Zeitknoten) bestimmen den Kapazitätsbedarf eines Hubs - und aufgrund der Konkurrenz zwischen den Hubs führen sie zu einem ständig wachsenden Bedarf nach Kapazität.
- Das Wachstum des Hubs führt dazu, dass sowohl die Zubringerflüge (Feederflüge) mit kleinerem Gerät als auch die Hub-zu-Hub-Flüge mit größerem Gerät wachsen werden. Demzufolge wird die durchschnittliche Flugzeuggröße im Mittel in der heutigen Größenordnung bleiben. Die von den Herstellern geplanten größeren

¹ Geladene Experten bei diesem Hearing waren Prof. Dr. Roland Conrady, Fachhochschule Heilbronn; Dr. Benedikt Mandel, Mkmetric, Karlsruhe; Viktor Pompe, Deutsche Lufthansa und Prof. Dr. Wolf, Airport Research Center, Aachen.

Flugzeuge werden weniger in Deutschland als vielmehr in Ostasien eingesetzt werden.

- Die Idee, Umsteige- und Originärpassagiere zu entkoppeln, etwa in dem Sinne, dass reine Transfer-Hubs abseits von urbanen Gebieten betrieben werden, erscheint für die nähere Zukunft kaum realistisch. Im Konsens wird festgehalten: Originär- und Umsteige Flughäfen sind nicht zu trennen.

3. Ergebnisse für Frankfurt

Angesichts der hohen Umsteigerzahlen in Frankfurt und der geringen Bevölkerungsdynamik in Deutschland hängt das Wachstum von FRA zentral an den Umsteigepassagieren.

FRA hat heute 4 (4,5) Zeitknoten, der Ausbau auf ein 6-Knotensystem ist geplant. Damit bleibt FRA ein „Tafelberg“.

Eine Kooperation mit einem dritten deutschen Hub (neben München) erscheint nicht erfolgversprechend.

Dissens besteht bei der Frage, ob die durchschnittliche Auslastung der Flugzeuge (Sitzladefaktor) zu steigern ist. Während die Deutsche Lufthansa und die FAG feststellen, dass aufgrund saisonaler Schwankungen eine Steigerung über den heutigen Wert von knapp 70 % nicht möglich ist, wurde von Seiten der Experten beim Hearing die Position vertreten, dass hier durchaus Steigerungen möglich sind.

Eine Steigerung der Auslastung bzw. eine Vergrößerung der Flugzeuge verbunden mit einer gleichzeitigen Reduzierung der Flugbewegungen - darüber besteht Konsens - würde vom Markt nicht angenommen. Mittels administrativer Regelungen ist dies zwar möglicherweise erreichbar, die Qualität des Hubs und damit die Anzahl der Umsteiger leidet aber darunter.

Der Betrieb eines Hub im Rahmen eines Systems mehrerer Flughäfen (z.B. FRA-CGN) wird als nicht machbar eingeschätzt. Bei Fahrtzeiten mit öffentlichen Bodenverkehrsmitteln im Bereich von etwa einer Stunde werden Umsteigebeziehungen zwischen Flughäfen nicht angenommen. Was den Einbezug des Standortes Wiesbaden-Erbenheim angeht, so ist unter derzeitigen Rahmenbedingungen (heutige Bodenverkehrsanbindung) kein sinnvoller Betrieb eines gemeinsamen Hub vorstellbar.

4. Offene Frage

Es bleibt eine offene Frage, ob ein auf die heutige Kapazität beschränkter Hub in Frankfurt auf Dauer in dieser Größe aufrechterhalten werden kann. Bei den Experten herrscht Konsens darüber, dass der Hub in FRA bei einer stagnierenden Flugbewegungszahl von 420.000 geschwächt würde.

Dissens besteht über die daraus folgenden Konsequenzen. Zum einen wird prognostiziert, dass FRA so unattraktiv würde, dass auch 420.000 Flugbewegungen nicht mehr gehalten werden könnten. Auf der anderen Seite wird es als möglich angesehen, dass FRA für den Originärverkehr plus ein begrenztes Hubbing attraktiv bliebe.