

## **Ergebnisprotokoll**

des Expertenhearings zum Thema  
„**Strategie und Wettbewerb der Airlines**,,  
der Mediationsgruppe Flughafen Frankfurt/Main  
am **08. Juli 1999** im Frankfurt Airport Conference Center

Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt/Main - Arbeitskreis 'Verkehr'  
**Expertenhearing ,Strategie und Wettbewerb der Airlines' am 08. Juli 1999**

**Teilnehmer:** siehe Anwesenheitsliste (**Anhang 1**)  
**Dauer:** 9.00 Uhr bis 13.30 Uhr  
**Leitung:** Dr. Christoph Ewen  
**Protokoll:** Carla Schmidt

**Tagesordnung:**

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Einführung

TOP 3 Entwicklung von Hub-and-Spoke

TOP 3.1 Statements der Experten

TOP 3.2 Diskussion anhand der vier Thesen aus dem Arbeitspapier Öko-Institut

TOP 4 Wie wird die Reaktion des Marktes auf die Szenarien A-D eingeschätzt?

## **TOP 1 Begrüßung**

Herr Dr. Ewen (Öko-Institut) begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Hearings, insbesondere die Gäste Herrn Professor Conrady (FH Heilbronn), Herrn Dr. Mandel (MKmetric, Karlsruhe), Herrn Pompe (Lufthansa) sowie Herrn Professor Wolf (Airport Research Center, Aachen). Herr Wormer (IFOK) erfaßt die Diskussion mit Metaplan.

## **TOP 2 Einführung**

Dr. Ewen erläutert den Kontext des Themas im Mediationsverfahren und stellt die geplante Gliederung des Hearings vor:

Im ersten Teil soll die Zukunft von Hub-and-Spokes diskutiert werden. Als roter Faden liegen vier Fragen von Punkt 4 des Papiers des Öko-Institutes ,Arbeitspapier zu Strategie und Wettbewerb von Airlines' vor, das den Experten und Mitgliedern des AK Verkehr im Vorfeld zugesandt wurde.

Im zweiten Teil soll die Frage diskutiert werden, wie nach Einschätzung der Experten der Markt auf die vier im Rahmen des Mediationsverfahrens entwickelten Szenarien reagieren wird.

Zu beiden Teilen werden zunächst die Experten ein kurzes Statement abgeben, und anschließend Fragen und Diskussion mit dem Plenum erfolgen.

## **TOP 3 Entwicklung von Hub-and-Spokes**

### **TOP 3.1 Statements der Experten**

*[Anmerkung der Protokollantin: Kopien der Folien s. Anhang, Prof. Conrady und Prof. Wolf verwendeten keine Folien. Aussagen werden des Umfangs halber in Stichpunkten wiedergegeben]*

#### **Prof. Conrady (FH Heilbronn):**

- Hub-and-Spokes wird sich in Europa weiter entwickeln, weil effektiv
- Auch point-to-point wird wachsen durch neue Carrier auf dem Markt
- 2015: neue, engere Allianz-Systeme: Mergers / Fusionen. Heutige Allianzen sind Übergang. Mergers können echte Synergiepotentiale nutzen
- Airlines werden Hub-Strukturen international optimieren, so daß zwischen den Hub-Flughäfen verstärkt Konkurrenz auftritt    Auswirkung auf Preise

#### **Dr. Mandel (MKmetric):**

- Hubs werden weiter wachsen
- Optimierung der Hubs wird von den Allianzen durchgeführt
- Kritik an Hub: Kunde hat wenig Alternativen, sobald er im Hub-System ist, verstärkt durch Allianzen

Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt/Main - Arbeitskreis 'Verkehr'  
**Expertenhearing ,Strategie und Wettbewerb der Airlines' am 08. Juli 1999**

- Abhängigkeit der Airlines untereinander wird größer
- FRA ist internationaler Hub, da gute Lage z.B. in bezug auf Wachstumsmarkt Ost-Asien größeres Wachstum möglich
- Hub braucht auch Originärmarkt (Die Menschen, die den Abflughafen als ersten Abflughafen ihrer Reise wählen). Bei Begriff „Nachfrage“, beachten: Die originäre oder die vom Hub erzeugte?
- Steigerung des Hub wird kaum von Originärmarkt kommen, da zu wenig Dynamik in Deutschland, aufgrund Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur. Verbesserte Verkehrsinfrastruktur wird aber zu Ausdehnung des Originärmarktes führen.
- Flugzeugmix: Um Hub wirtschaftlich zu betreiben, muß Flughafen aus Fläche bedient werden Anstieg Feeder-Flüge (klein).
- Kooperation von Hubs: Hat bisher nicht funktioniert; muß zudem diskriminierungsfrei erfolgen

**Herr Pompe (Lufthansa):**

- Kunde hat globale Orientierung
- Kunde hat höhere Markttreue als bislang
- Kunde kann sich in Europa Hubs aussuchen
- Originärmarkt in FRA wird wachsen
- Globale Allianzen werden weitergehen. Sieht Mergers and acquisitions für LH in den nächsten 10 Jahren nicht
- Wettbewerbsdruck / Rahmenbedingungen:
  - Globale Rahmenbedingungen
  - Kundenkriterien
  - Wettbewerbsbedingungen
  - Standortfaktoren
- No-frill-carrier (sehr günstige Anbieter) werden ca. 7% erreichen, v.a. auf Originärmarkt gestützt.
- Änderung der Liberalisierung erwartet
- Flottenstruktur: Konzentration auf vier Familien (B747; A340; A320; Dornier-Fairchild-Klasse). A3XX wird seiner Meinung nach nicht dabei sein. Tendenz eher kleinere Flugzeuge. Allerdings geplant bei DLH: Verstärkung Interkontinentalbereich.
- Wichtig für Hub: hohe Frequenz (wichtiger als große Flugzeuge).

**Prof. Wolf (Airport Research Center):**

- Zustimmung Conrady

- Originär- und Umsteigerverkehr sind nicht voneinander zu trennen, dies habe Diskussionen Mitte der 80-er Jahre gezeigt.

### **TOP 3.2 Diskussion anhand der vier Thesen aus dem Arbeitspapier Öko-Institut**

#### **These I: System**

Im Konsens wird festgehalten:

- 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.
- Bezüglich der Nachfrage durch den Tourismus wird erwartet, daß die Reisehäufigkeit wachsen, die Reisedauer allerdings abnehmen wird. Es wird eine Abkopplung von der demographischen Kurve erwartet (erhöhte Mobilität trotz Bevölkerungsabnahme und Altersstruktur).
- Den Regionalflughäfen wird aufgrund der erwarteten Nachfragesteigerung im Tourismus eine wachsende Bedeutung zugemessen (point-to-point Verkehr, geringere Abhängigkeit von Frequenz, besondere Bedeutung der Hauptreiseziele). Das Wachstum im Tourismus-Bereich wirkt sich aber auch auf die Großflughäfen aus, da Hubverkehr auch für Touristik-Anbieter immer wichtiger werden wird.

Darüber hinaus wird diskutiert und festgehalten:

- Kann point-to-point auch in das System des Hub integriert werden, z.B. durch point-to-point Flüge in Spitzenzeiten des Hub (Prof. Conrady)? Dies wird laut Dr. Mandel nicht zu beobachten sein, da dadurch eine Hub-Airline selber dafür sorgen würde, daß ihre Hub-Passagiere wegfallen.
- Werden die No-frill-carrier durch ihre günstigen Preise ein weiteres Wachstum erzeugen? Dies wird zum einen bejaht (Prof. Wolf), aber auch darauf hingewiesen, daß diese eine Konkurrenz zu bestehenden Linien werden könnten und dadurch vor allem kompensieren. Andererseits wählen No-frill-carrier in der Regel nachgeordnete Flughäfen aus, weshalb ihre Bedeutung für Hubs umstritten ist.
- Der Frachtverkehr wird auch vorwiegend durch Hub-and-Spoke abgewickelt. Zwischen Passage und Fracht herrscht große Interdependenz (Herr Steppat). Reine Frachtflugzeuge werden nur auf aufkommensstarken Strecken eingesetzt, auf denen das Angebot der Passage nicht ausreicht.

### **These II Zeitknoten / Kapazität in Spitzenzeiten**

Im Konsens wird festgehalten:

- Wenn Hub-and-Spoke strukturierendes Element bleiben soll, dann müssen die Zeitknoten ausgebaut werden, da
  - der Wettbewerb dazu zwingt,
  - die Allianz-Systeme hohe Frequenzen fordern.

Darüber hinaus wird diskutiert und festgehalten:

- Die Täler zwischen den Spitzenzeiten sind teilweise auch als Puffer für Verspätungen sinnvoll.
- Wenn An- und Abflüge getrennt betrachtet werden, ist das Bild von Bergen und Tälern richtig. Wenn aber die gesamte Bewegungskurve betrachtet wird, ist es ein „Tafelberg,, (Herr Häfner).
- Gegenwärtiger Trend in FRA: 6-Knotensystem (heute: 4 Knoten) „Stetigförderer,, (Herr Häfner).
- Wäre ein antizyklisches Verhalten der verschiedenen Hubs über die Kooperation von Flughäfen möglich? Das wird bereits praktiziert: München ist genau auf die Lücken des Hubs von FRA aufgesetzt. Eine Erweiterung dieses Abstimmungssystems z.B. durch Einbeziehung eines dritten Hubs wird als wenig sinnvoll angesehen, da der Betrieb von mehr als zwei Hubs für eine Fluggesellschaft schon schwierig werden könnte (Herr Lörken).

### **These III: Perspektive reiner Umsteigeflughafen**

Im Konsens wird festgehalten:

- Originär- und Umsteigeflughäfen sind nicht zu trennen.

### **These IV: Flugzeugmix**

Im Konsens wird festgehalten:

- Die Tendenz bis 2015 wird sein: eher höhere Frequenz als größere Flugzeuge Der Anteil von Großraum-Flugzeugen wird nur geringfügig zunehmen. Um die Hubs zu bedienen, wird zusätzlich verstärkt kleineres Fluggerät angeschafft (s. DLH: Dornier-Fairchild). No-frills werden mit kleinen Flugzeugen auf den Markt kommen (100 Sitzter). Die durchschnittliche Flugzeuggröße wird im Mittel in der heutigen Größenordnung bleiben.
- Eine Erhöhung der Passagierzahl von 103 auf 110 muß nicht bedeuten, daß das Flottenmix sich zu größerem Fluggerät hin ändert.

Dissens herrscht bei folgenden Themen:

- Sitzladefaktor: Uneinigkeit besteht darin, ob mehr als 70% durchschnittliche Auslastung erreicht werden können oder nicht.  
Laut Herrn Dr. Mandel ist dies möglich und zwar aufgrund des verstärkten Konkurrenzdrucks bzw. entstehender Kapazitätsrestriktionen.  
Dies wird von anderen nicht so gesehen (v.a. Vertreter der Airlines). Eine Überschreitung von 70% im System sei nach heutigen Erkenntnissen nicht möglich (Herr Lörken).

Darüber hinaus wird diskutiert und festgehalten:

- Eine Orientierung an der Entwicklung des Flottenmix der Lufthansa für die Szenarien ist sinnvoll, da die anderen Airlines sich im Flottenmix kaum verändern werden (Herr Gaebges).
- Die Angaben zum Flottenmix im FAA-Gutachten beziehen sich auf die Wirbelschleppen und sind nicht mit den hier diskutierten zu vergleichen (Herr Häfner).
- Zur Erhöhung der Auslastung könnten Privat-Reisende dienen, die günstige Plätze zur Auffüllung von business-Flügen erhalten (Prof. Conrady).

#### **TOP 4 Wie reagiert der Markt auf die Szenarien?**

- Zu diesem zweiten Block wird den Anwesenden das Papier ,Fragen, die sich aus dem Szenarioprozeß um die Zukunft der Frankfurter Flughafen ergeben' ausgeteilt (**Anhang 4**).

#### **Zu Szenario A**

Die Fragen zu Szenario A wurden im Block I diskutiert.

#### **Zu Szenario B**

- Insgesamt wird von den Anwesenden der Unterschied zwischen den Szenarien A und B als eher gering angesehen. Ein Erzwingen der Innovation wird kritisch gesehen, da dies nur mit Restriktionen zu erreichen sei und diese die Attraktivität des Standortes einschränken würden. Zudem sei anzunehmen, daß Innovationen diffundieren und somit nicht auf einem Flughafen isoliert zu betrachten sind.
- Das Szenario wird hinsichtlich der Annahme der deutlich besser ausgelasteten Flugzeuge als nicht realistisch angesehen.
- Es wird diskutiert, ob die Annahme zutrifft, daß die Verkehrsleistung bei Szenario B gleich der bei Szenario A sein kann. Eine Steigerung der Auslastung bzw. eine

Vergrößerung der Flugzeuge verbunden mit einer gleichzeitigen Reduzierung der Flugbewegungen wird nach Meinung der Experten nicht angenommen.

- Der Begriff „leiser„ in der Beschreibung des Szenarios wird kritisiert. Die Mehrzahl der Anwesenden geht davon aus, daß auch in Szenario A die Flugzeuge „leiser“ sein werden. Zudem wird geltend gemacht, daß sich die Annahme größerer Flugzeuge mit „leiser“ beißt. Es wird von der wissenschaftlichen Begleitung darauf hingewiesen, daß für Szenario B davon ausgegangen wird, daß die Flugzeuge über den Trend hinaus (Szenario A) leiser werden. Der Begriff „leiser„ stellt somit v.a. einen Vergleich zu Szenario A dar.

### **Zu Szenario C**

Herr Prof. Wolf stellt in Kürze das Gutachten zur Kooperation von Flughäfen vor, das das Airport Research Center im Auftrag der Lufthansa durchgeführt hat (Eine ausführliche Vorstellung folgt in der Sitzung des Arbeitskreises Verkehr am 13. Juli 1999).

- Demnach wird eine Kooperation der beiden Flughäfen aufgrund der langen Umsteige-/Fahrzeiten sowie der eingeschränkten Frequenz (Kapazitätsengpaß) auf der Strecke Frankfurt – Köln von den Gutachtern als nicht sinnvoll bzw. kaum möglich bezeichnet. Ähnlich sind die Ergebnisse laut Prof. Wolf für Stuttgart.
- Es wurden auch die Auswirkungen einer Angebotserweiterung durch die Flughäfen Köln/Bonn bzw. Stuttgart untersucht. Für den Fall, daß Köln bei den TOP 20 Europadestinationen ein gleichwertiges Angebot bietet wie FRA, würde nur ein geringes Marktpotential abwandern (ca. 42.000 Passagiere pro Jahr, Herr Jacobsen).
- Herr Mandel weist auf eine noch nicht veröffentlichte Studie seines Hauses hin, in der eine umfassende Kooperation untersucht worden sei und zwar: Kooperation der Hubs FRA-MUC + Kooperation mit der Bahn (Substitution Zubringer-Flüge und Vergrößerung des Einzugsgebiets) + Kooperation Umsteiger-Züge. Er erklärt sich bereit, diese Kernaussagen der wissenschaftlichen Begleitung für eine weitere Aufarbeitung zur Verfügung zu stellen.

### **Zu Szenario D**

- 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 (Prof. Conrady). Auf der anderen Seite wird es als möglich angesehen, daß FRA für den Originärverkehr plus ein begrenztes Hubbing attraktiv bliebe (Dr. Mandel).

### **Zu Erbenheim**

- Eine Hub-Verlagerung nach Erbenheim wird von den Experten unter derzeitigen Bedingungen als unmöglich angesehen, da die Umsteigezeiten vermutlich zu lange wären. Für die weitere Zukunft wird Erbenheim durchaus als Option gesehen (größerer Originärmarkt).
- Erbenheim wird allerdings als günstiger Standort für Teile des point-to-point-Verkehrs angesehen.
- Bei der Diskussion wird angeregt, bei dem Thema Erbenheim auch folgende Aspekte zu beachten:
  - Wäre eine Verlagerung der Fracht nach Erbenheim möglich?
  - Welche Auswirkungen hätte eine Verlängerung der Bahn, wenn Erbenheim als Start- und Landebahn zur Verfügung stünde?
- Herr Wolf weist auf eine Untersuchung des Airport Research Centers hin, bei der die Entwicklungen der Flughäfen Frankfurt, Köln/Bonn und Düsseldorf der letzten Jahre untersucht und untereinander verglichen worden seien. So habe Frankfurt im Laufe der Jahre die jeweiligen Trends immer voll bedient (erst innerdeutscher Verkehr, dann Europa-Verkehr, heute Interkontinental-Verkehr). Die beiden anderen Flughäfen hätten dies ausgeglichen, allerdings immer erst einige Jahre später. Im Jahre 2015 sei daher durchaus eine Veränderung der Marktsituation zu erwarten, wenn z.B. Köln/Bonn bis dahin auch den Interkontinental-Verkehr abdecken würde.

### **Anhang:**

- Anwesenheitsliste (**Anhang 1**)
- Papier ‚Fragen, die sich aus dem Szenarioprozeß um die Zukunft des Frankfurter Flughafens ergeben‘ (**Anhang 2**)
- Folien Vortrag Herr Dr. Mandel (**Anhang 3**)
- Folien Vortrag Herr Pompe (**Anhang 4**)