

# TERMINAL 3

## BEDARFSPRÜFUNG

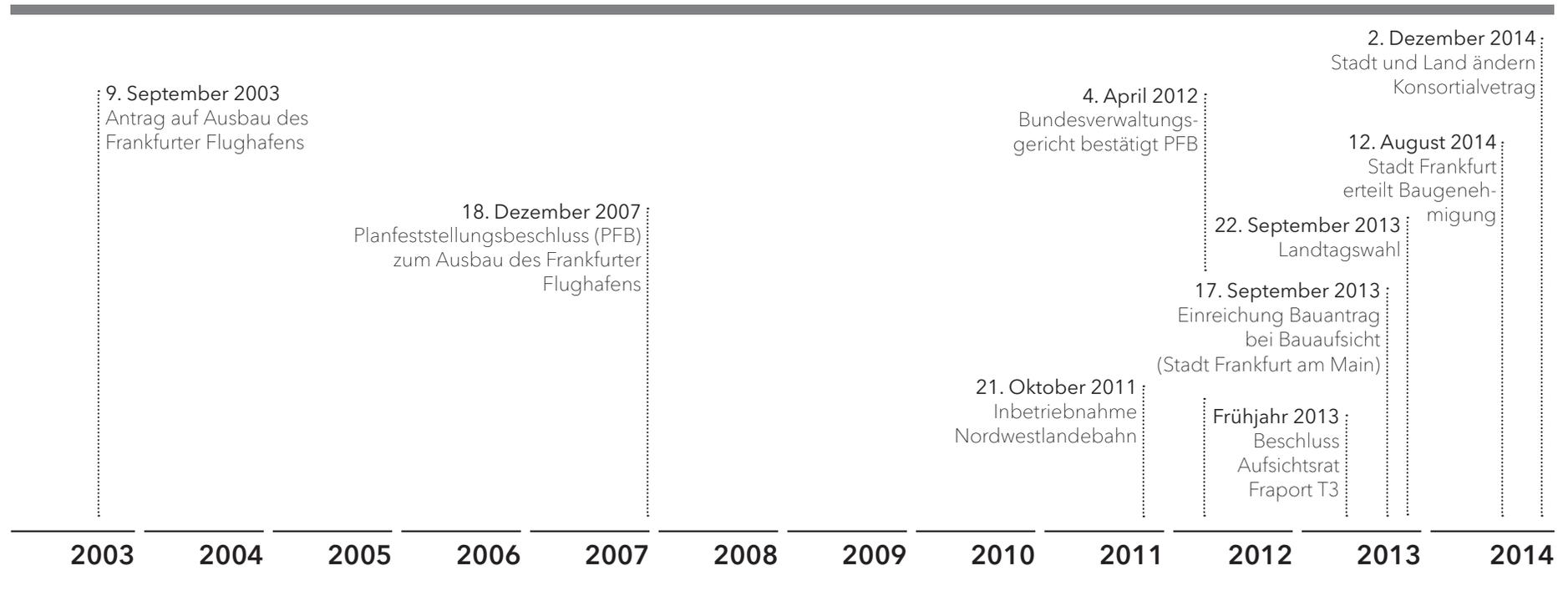


# WIE IST DIE AUSGANGSSITUATION?

- \_ Das **Terminal 3** ist im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses 2007 zum Ausbau des Frankfurter Flughafens **planfestgestellt** worden.
- \_ Das Bundesverwaltungsgericht hat den Beschluss im Rahmen der Musterverfahren grundsätzlich **bestätigt**. Dies kann seitens des Landes **nicht einseitig rückgängig** gemacht werden.
- \_ **Koalitionsvertrag:** Koalition hält Bedarfsprüfung des Bauvorhabens für erforderlich. Ziel: Solange wie möglich **mit ökonomisch vertretbaren Alternativen** zum Bau eines dritten Terminals reagieren.
- \_ Die Fraport AG hat kurz vor der Landtagswahl im September 2013 den **Bauantrag** für das T3 eingereicht. Die Stadt Frankfurt hat diesen Antrag aus Sicht der Baubehörde geprüft und 2014 die **Baugenehmigung** für T3 erteilt.
- \_ Land und Stadt Frankfurt haben den **Konsortialvertrag** - wie im Koalitionsvertrag angestrebt - geändert.

# WIE IST DIE AUSGANGSSITUATION?

## 2003 - 2014



# WORUM GEHT ES BEI DER BEDARFSPRÜFUNG DURCH DAS LAND?

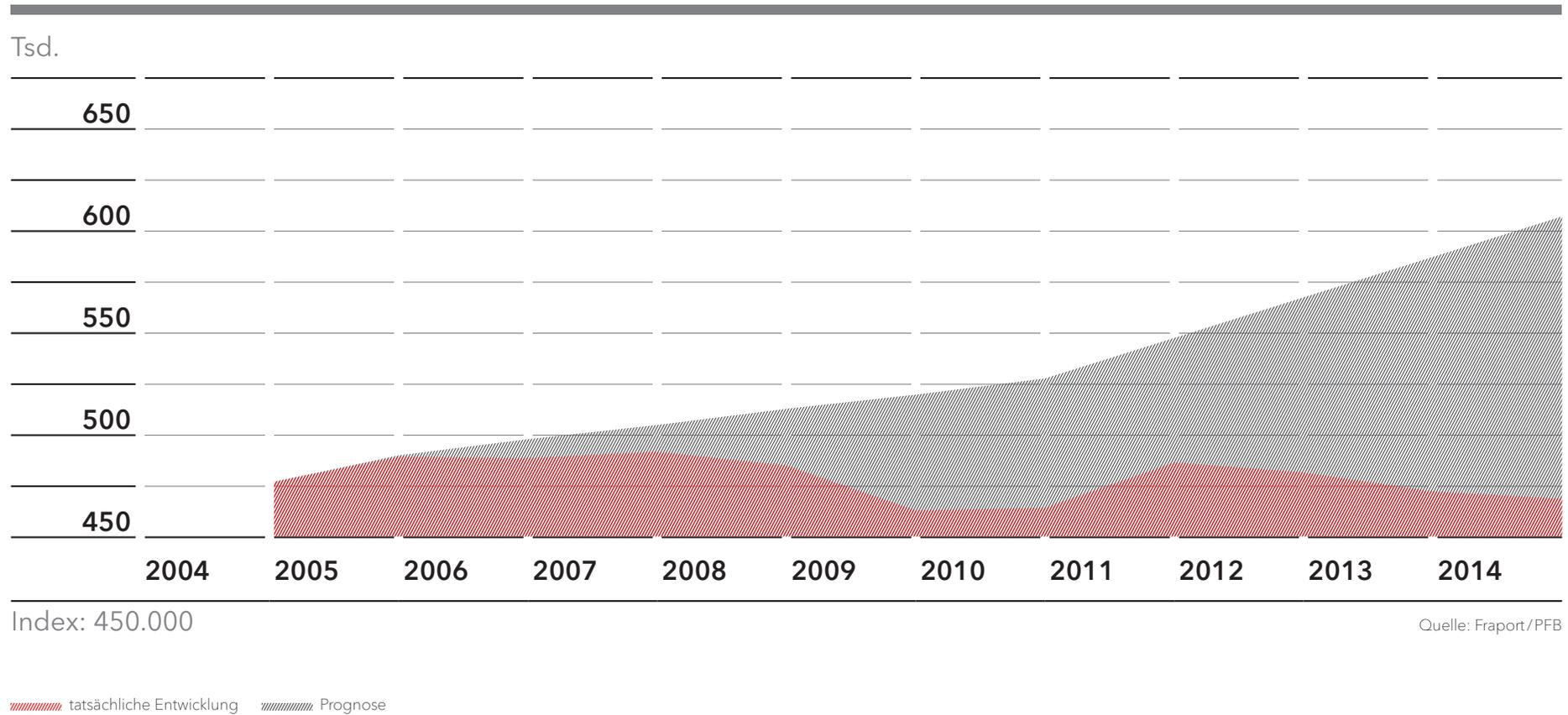
- \_ Die Fraport AG hat im Sept. 2014 eine eigene Bedarfsprüfung vorgelegt. Die Fraport-Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass der Bau von Terminal 3 notwendig ist.
- \_ Wir wollen als **größter Anteilseigner** des Frankfurter Flughafens, dass unsere **Unternehmensbeteiligung** (aktueller Wert: ca. 1,5 Milliarden. EUR) **bestmöglich wahrgenommen** wird. Die vom Land beauftragten externen Sachverständigen haben daher eine **qualitätssichernde Überprüfung** der von der Fraport vorgelegten Gutachten durchgeführt.
- \_ Dabei ging es insbesondere darum, die **Prognosezahlen** (Passagieraufkommen und Flugbewegungen) und die von der Fraport vorgelegten **Kapazitätserweiterungen** kritisch zu würdigen.

# WIE SIND DIE RAHMENBEDINGUNGEN? AB WANN IST EINE KAPAZITÄTserweiterung NOTWENDIG?

- \_ Grenzkapazität: Mit der vorhandenen Infrastruktur können laut Fraport **max. 64 - 68 Mio.** Passagiere pro Jahr abgefertigt werden.
- \_ Diese **Grenzkapazität** (68 Mio. Pax) wird laut Planungsflugplan im Jahr **2021** erreicht.
- \_ Daraus ergibt sich ein **rechnerischer Bedarf** von max. **49 Gebäudeabfertigungspositionen** für Großraumflugzeuge. **Aktuell** stehen jedoch **lediglich 42 Gebäudeabfertigungspositionen** für Großraumflugzeuge zur Verfügung.

# WIE WAREN DIE VERKEHRSPROGNOSEN IN DER VERGANGENHEIT?

## Flugbewegungen: Prognose (Planfeststellungsbeschluss) vs. tatsächliche Entwicklung



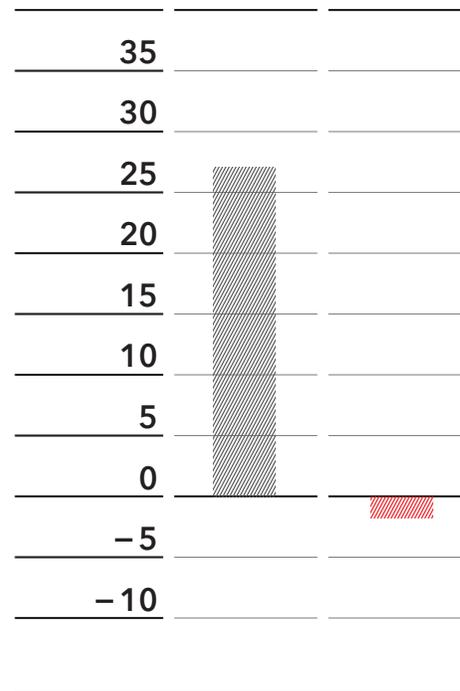
# WIE WAREN DIE VERKEHRSPROGNOSEN IN DER VERGANGENHEIT?

## Flugbewegungen: Prognose (Planfeststellungsbeschluss) vs. tatsächliche Entwicklung

Während im **Planfeststellungsbeschluss** eine **Zunahme** der Flugbewegungen (2004-2014) um 27% vorhergesagt wurde, sind die Flugbewegungen **real** um 1,7% **gesunken**. Dieser **Trend** ist auch **gegenwärtig erkennbar**. 2014 ist die Zahl der Flugbewegungen erneut um 0,8% zurückgegangen.

### 2004 - 2014

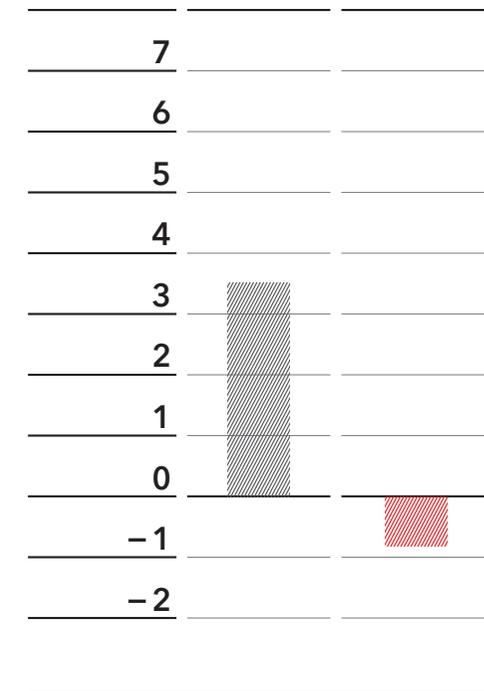
in %



Quelle: Fraport/PFB

### 2013 - 2014

in %



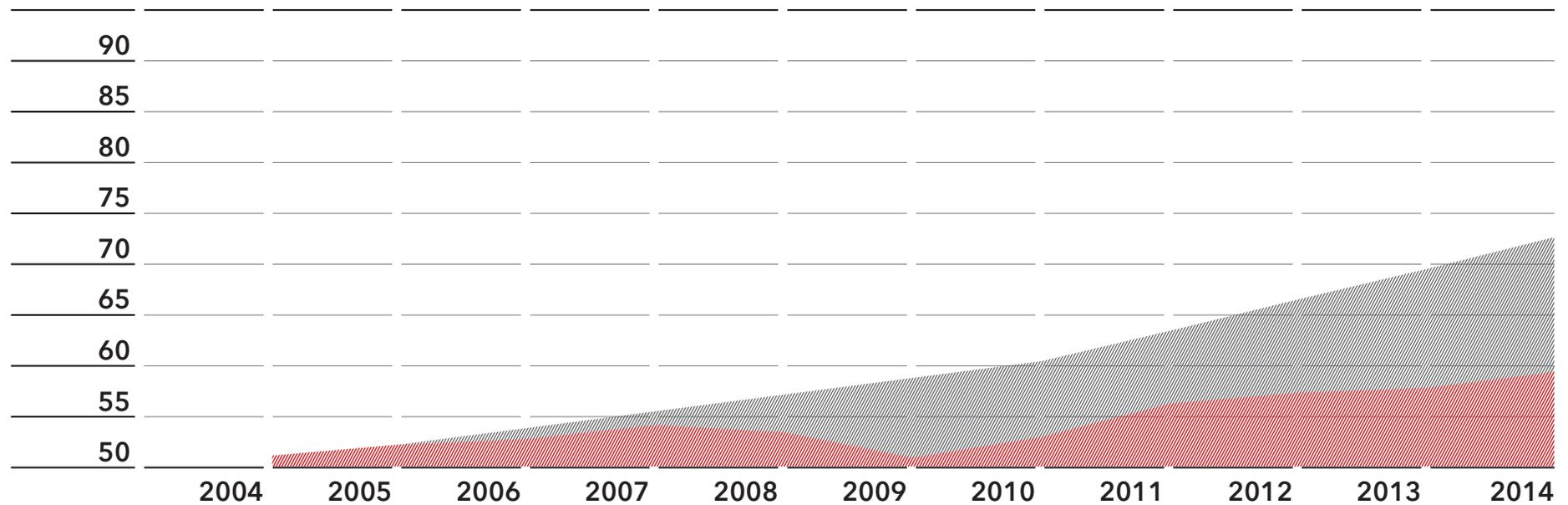
Quelle: Fraport/PFB

////// tatsächliche Entwicklung    // Prognose

# WIE WAREN DIE VERKEHRSPROGNOSEN IN DER VERGANGENHEIT?

## Passagieraufkommen: Prognose (Planfeststellungsbeschluss) vs. tatsächliche Entwicklung

in Mio.



Index: 50 Mio.

Quelle: Fraport/PFB

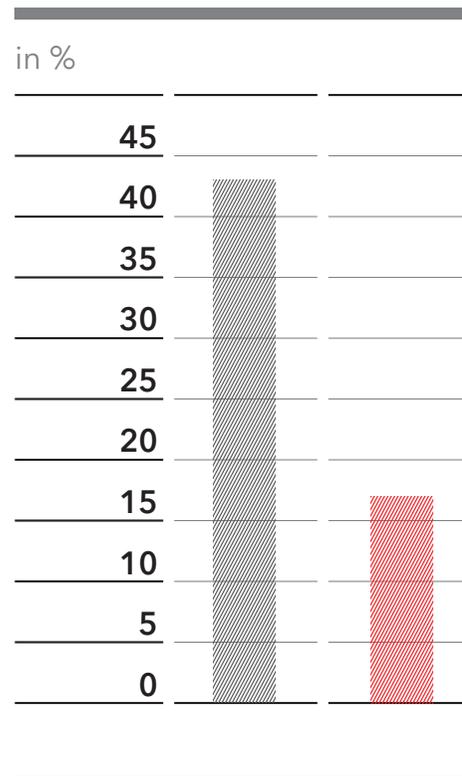
//// //// tatsächliche Entwicklung    // // // // Prognose

# WIE WAREN DIE VERKEHRSPROGNOSEN IN DER VERGANGENHEIT?

## Passagieraufkommen: Prognose (Planfeststellungsbeschluss) vs. tatsächliche Entwicklung

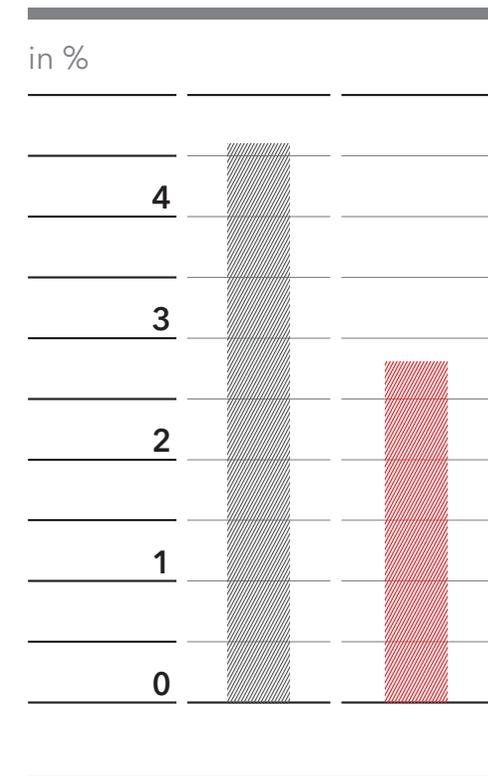
Trotz sinkender Flugbewegungen hat es durch den Einsatz größerer Flugzeuge und einer besseren Auslastung ein Wachstum bei den Passagieren gegeben. Allerdings ist das **Passagierwachstum** (2004-2014) nur **halb so hoch** ausgefallen wie ursprünglich prognostiziert. Es kam zumindest zu einer massiven zeitlichen Verschiebung der Wachstumspfade. **Bis heute** fallen die **Wachstumsraten geringer** aus als in der Planfeststellung prognostiziert.

### 2004 - 2014



Quelle: Fraport/PFB

### 2013 - 2014

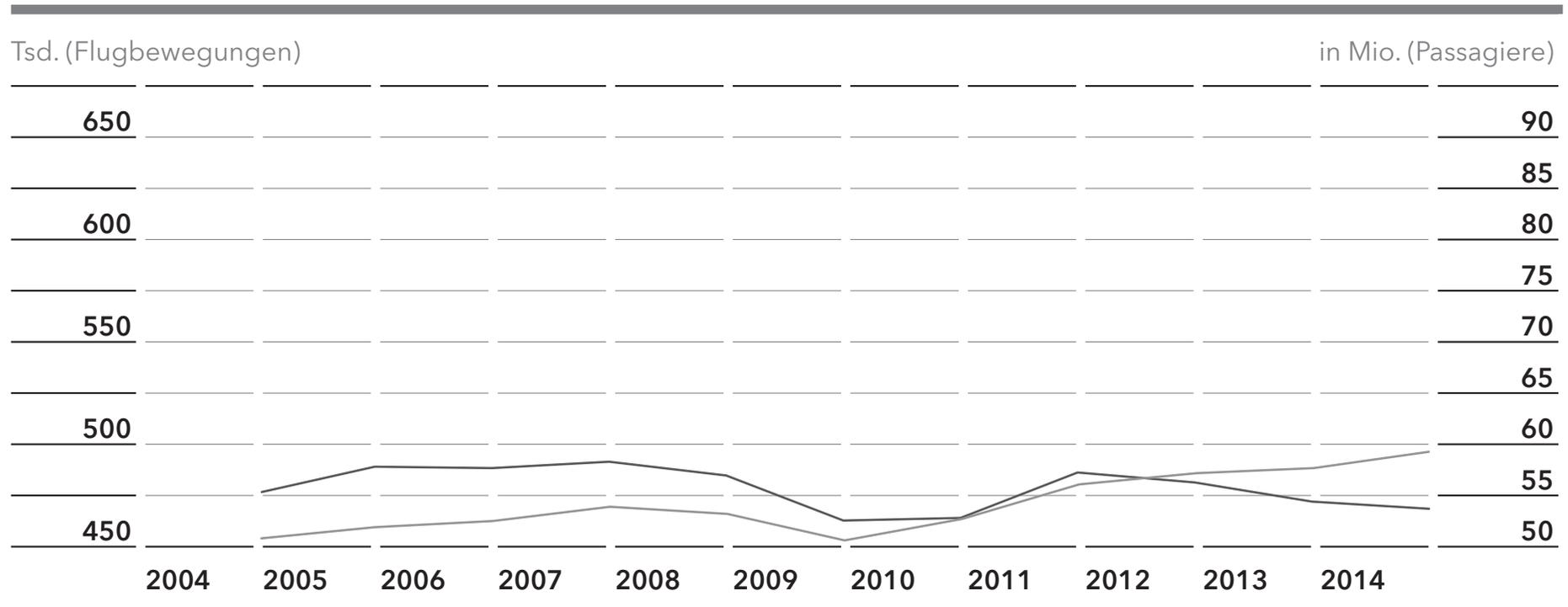


Quelle: Fraport/PFB

////// tatsächliche Entwicklung    // Prognose

# WIE WAREN DIE VERKEHRSPROGNOSEN IN DER VERGANGENHEIT?

## Tatsächliche Entwicklung Flugbewegungen/Passagieraufkommen



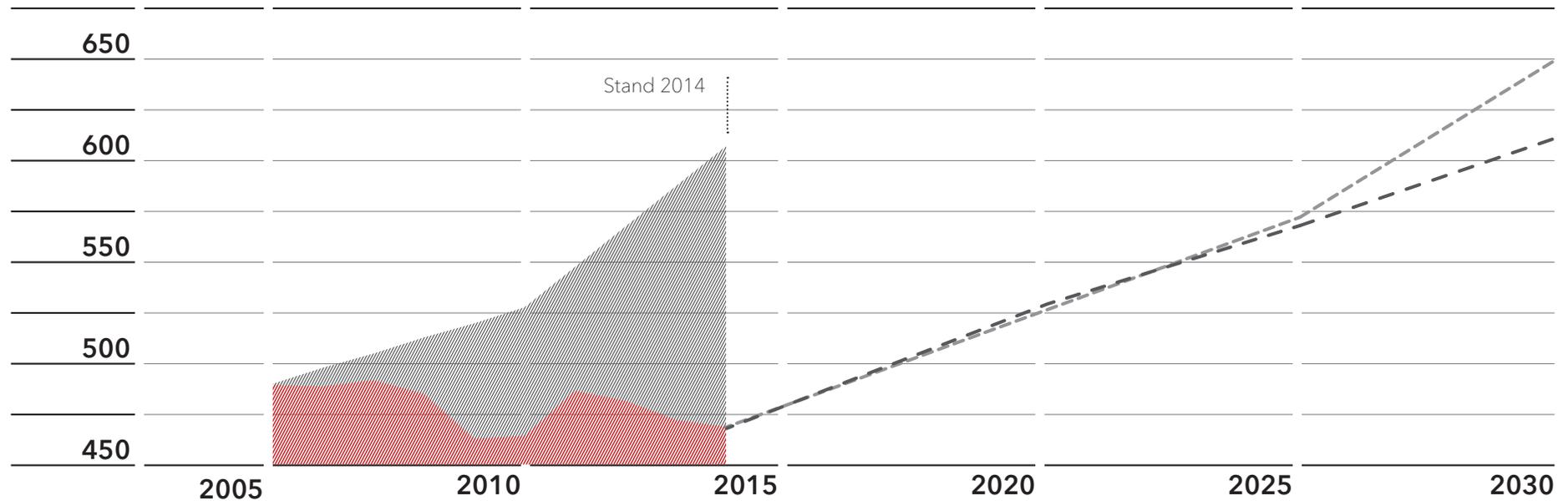
Quelle: Fraport/PFB

— Flugbewegungen — Passagieraufkommen

# WIE WIRD SICH DER FLUGVERKEHR WEITER ENTWICKELN? ZU WELCHEM ERGEBNIS KOMMEN DIE FRAPORT-PROGNOSEGUTACHTEN?

## Flugbewegungen: Tatsächliche Entwicklung v.s. Prognosen bis 2030

in Tsd.



Index: 450 Tsd.

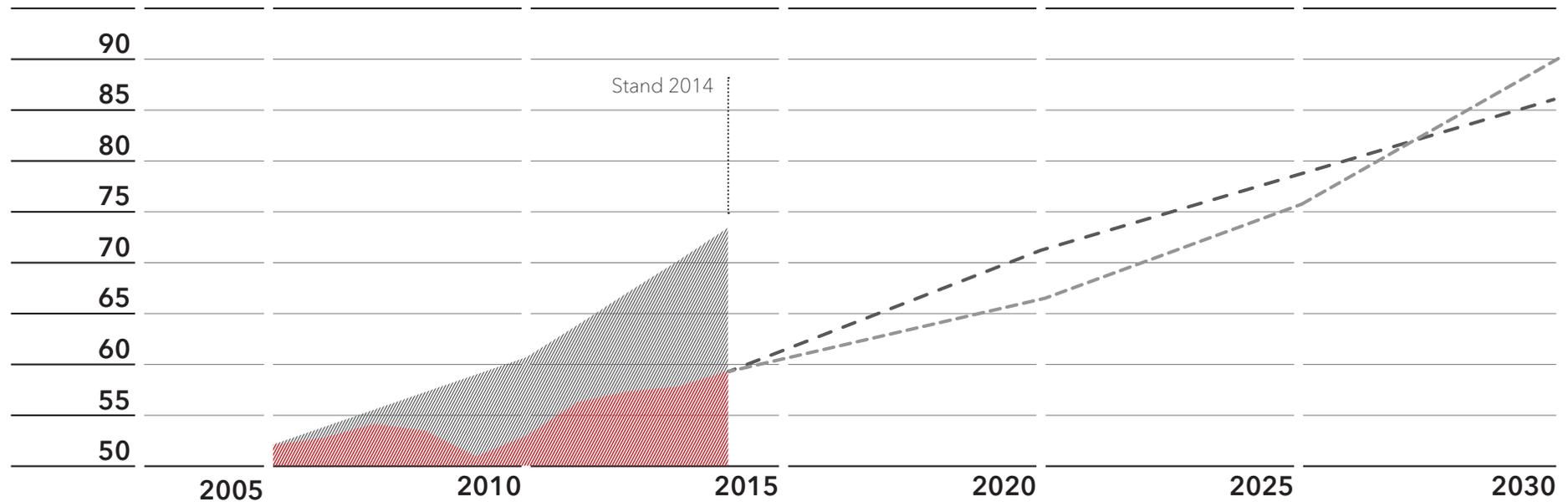
Quelle: Fraport/PFB

////// tatsächliche Entwicklung    // // // // Prognose Intraplan Consult GmbH    - - - - Prognose MK metric GmbH

# WIE WIRD SICH DER FLUGVERKEHR WEITER ENTWICKELN? ZU WELCHEM ERGEBNIS KOMMEN DIE FRAPORT-PROGNOSEGUTACHTEN?

## Passagieraufkommen: Tatsächliche Entwicklung v.s. Prognosen bis 2030

in Mio.



Index: 50 Mio.

Quelle: Fraport/PFB

////// tatsächliche Entwicklung    // // // // Prognose Intraplan Consult GmbH    - - - - Prognose MK metric GmbH

# ZU WELCHEM ERGEBNIS KOMMEN DIE QUALITÄTSSICHERNDEN GUTACHTEN?

\_ Die von **Fraport** vorgelegten **Prognosegutachten** und die zugrunde liegende Berechnungsmethodik entsprechen den **anerkannten Regeln** der Wissenschaft. In den Prognosen werden also nicht nur Trends linear fortgeschrieben, sondern umfangreiche Betrachtungen verschiedener Einflussfaktoren (Nachfrageentwicklung, Entwicklung der Ticketpreise, Konkurrenzstandorte, etc.) vorgenommen.

## **Aber:**

\_ Die Prognosen sind in einem hohem Maße **abhängig** von der Entwicklung des **Bruttoinlandsprodukts (BIP)**. Hier arbeiten die Gutachter mit **optimistischen Annahmen**.

\_ Die Fraport-Gutachter arbeiten **nicht** mit **verschiedenen Szenarien** (best case / worst case). Stattdessen gehen sie von weitgehend ungestörten und optimalen Entwicklungen aus. **Beispielhafte Modellrechnungen**, wie sich steigende Ticket- oder Ölpreise, bzw. eine sich verschlechternde wirtschaftliche Entwicklung auf die Passagier- und Flugbewegungszahlen auswirken, **fanden nicht statt**.

# ZU WELCHEM ERGEBNIS KOMMEN DIE QUALITÄTSSICHERNDEN GUTACHTEN?

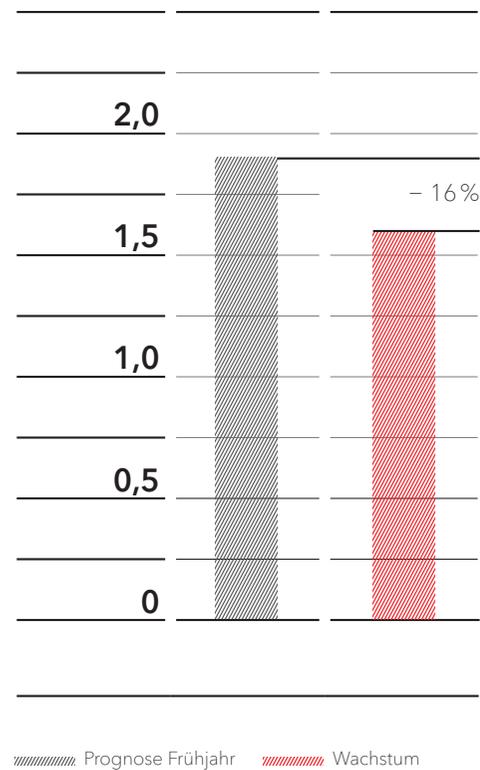
Beide **Verkehrsprognosen** reagieren **sensibel** auf Änderungen beim **Bruttoinlandsprodukt (BIP)**. Änderungen beim wirtschaftlichen Wachstum wirken sich also auf die prognostizierten Verkehrszahlen aus. Für das Jahr 2014 haben sich die BIP-Annahmen nachweislich als zu optimistisch herausgestellt. Das Wachstum ist geringer ausgefallen als prognostiziert.

## Beispiel:

Auch für die Verkehrsprognose 2015 berücksichtigt Intraplan u.a. die Frühjahrs-Gemeinschaftsdiagnose der Wirtschaftsforschungsinstitute vom 10.4.14. Diese wurden bereits in der Herbst-Gemeinschaftsdiagnose vom 23.10.14 deutlich nach unten korrigiert.

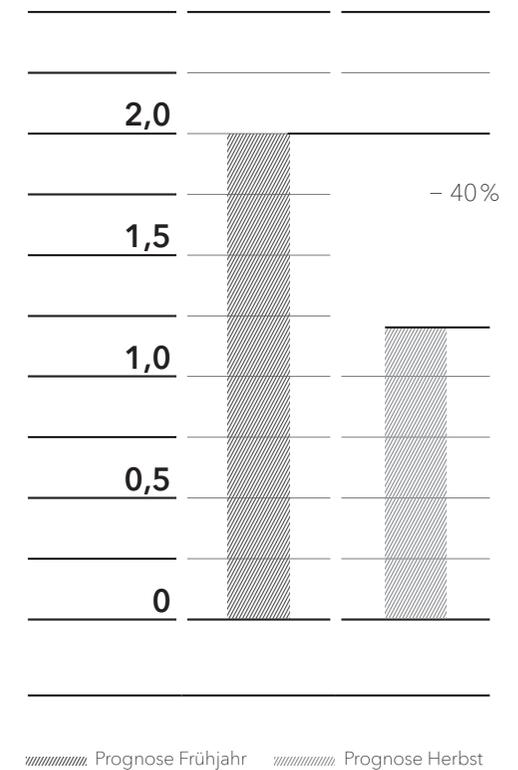
2014

in %



2015

in %



# ZU WELCHEM ERGEBNIS KOMMEN DIE QUALITÄTSSICHERNDEN GUTACHTEN?

- \_ Die Intraplan-Gutachter weichen zudem – ohne Angabe von Gründen – bei der Prognose 2021–2025 von den prognostizierten Basiswerten der Wirtschaftsinstitute nach oben ab. Die **Annahmen** sind also **optimistischer, als** es die **wissenschaftliche Datengrundlage** hergibt.
- \_ In beiden Fraport-Gutachten **fehlt** der **Nachweis**, dass die verwendeten Modelle zumindest für die Vergangenheit **nachprüfbar richtige Ergebnisse** geliefert hätten.

Diese so genannte **Kalibrierung** dient dazu nachzuweisen, dass ein Modell mit den bekannten (wirtschaftlichen) Kennzahlen aus der Vergangenheit (bspw. Ticket- und Ölpreis, BIP aus den Jahren 2010–2012) die weitere Entwicklung der Passagier- und Flugbewegungszahlen (hier: 2013–2014) zutreffend vorhergesagt hätte. Die Dokumentation der Kalibrierung fehlt in beiden Fraport-Gutachten, obwohl dies wissenschaftlicher Standard ist. Das Fehlen dieser Dokumentation nennen die **qualitätssichernden Gutachter „unverständlich“** und „einer der **größten Kritikpunkte** beider Studien“.

Kurzum: Der **Nachweis**, dass die Prognosemodelle zumindest für das letzte Jahr valide Ergebnisse geliefert hätte, wird **nicht erbracht**.

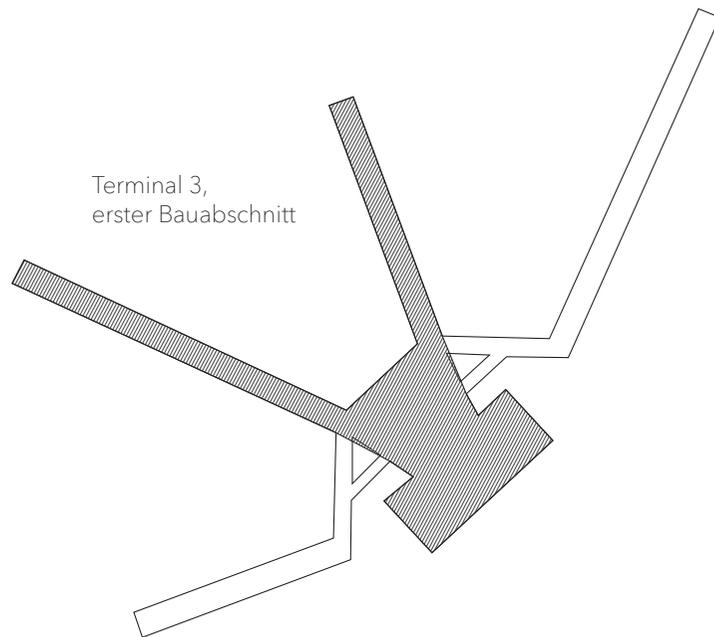
# WIE BELASTBAR SIND ALSO DIE VON DER FRAPORT VORGELEGTEN PROGNOSEZAHLEN?

- \_ Die **Fraport-Gutachten** entsprechen dem **üblichen Vorgehen** bei der Erstellung von **Luftverkehrsprognosen**. Es gibt allerdings Schwächen (fehlende Szenarienbetrachtung, optimistische Eingangsdaten, fehlender Nachweis der Kalibrierung).
- \_ Insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich frühere Prognosegutachten zur Entwicklung des Luftverkehrs teilweise als zu optimistisch herausgestellt haben, stellt sich die Frage, ob auf der Grundlage der vorhergesagten Verkehrs- und Passagierentwicklung zum jetzigen Zeitpunkt eine so große Investition wie der Bau des T3 angemessen ist.

# GIBT ES ANDERE MÖGLICHKEITEN DIE ABFERTIGUNGSQUALITÄT UND DEN KOMFORT AM FLUGHAFEN ZU ERHÖHEN?

- \_ Es gibt zum jetzigen Zeitpunkt **Alternativen zum T3**, um die Qualität der Passagierabfertigung zu erhöhen.
- \_ Die Alternativen können steigende Fluggastzahlen allerdings nur in einem **begrenzten Umfang** auffangen. Sie sind jedoch **deutlich günstiger** als der Bau eines neuen Terminals.
- \_ Die Fraport-Gutachter haben den **Kostenvergleich** zwischen T3 und den Alternativen **unvollständig dargestellt**. In den Vergleichsrechnungen wurden die Kosten für das Personentransportsystem nicht aufgeführt, sondern nur den reinen Baukosten für die Gebäude gegenübergestellt. Je nach untersuchter Alternative entstehen gar keine (bspw. A-Plus Nord oder Flugsteig C neu), mehr (bspw. T3 oder 2 Satelliten West) oder weniger Kosten (bspw. Flugsteig Ost) für eine Verlängerung des Personentransportsystems. Nimmt man allerdings als Zielmarke die Abfertigung von **14 Millionen zusätzlichen Passagieren** an, bleibt das **T3** dennoch die **günstigste Alternative** pro eine Million zusätzlicher Passagiere.
- \_ Eine **Kombination** aus den Erweiterungen **A -Plus-Nord** und **Flugsteig C neu** würde gleichwohl die Abfertigungsqualität und den **Komfort erhöhen**, auch wenn beide Alternativen deutlich hinter den Kapazitätserweiterungen von T3 zurückbleiben.

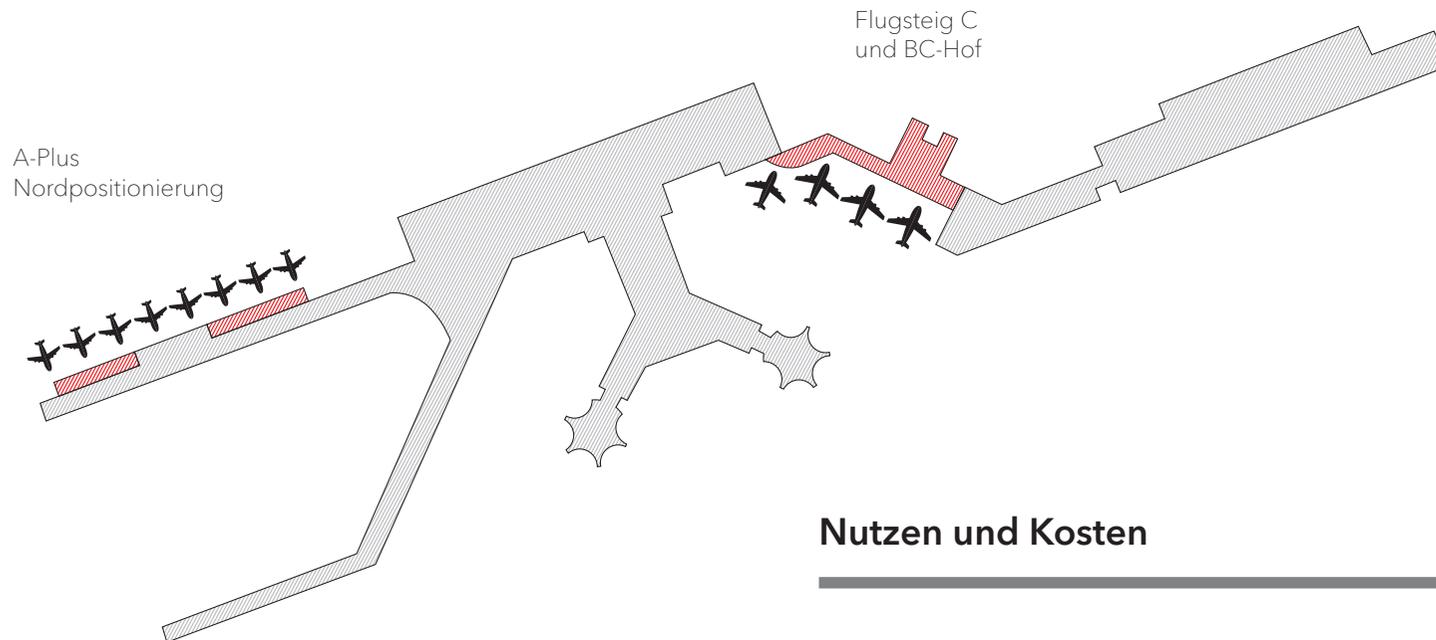
# WELCHE KAPAZITÄT HAT TERMINAL 3?



## Nutzen und Kosten

Kapazität (erster Bauabschnitt)	Mio. Passagiere p. a.	<b>14</b>
Stellplätze Großraumflugzeuge		<b>17</b>
Kosten	Mrd. EUR	<b>2,739</b>

# WIE SEHEN DIE MÖGLICHEN ALTERNATIVEN A-PLUS NORD UND FLUGSTEIG C NEU AUS?



## Nutzen und Kosten

	A-Plus Nord	Flugsteig C
Kapazität (Gebäude) Mio. Passagiere p. a.	3	0
Stellplätze Großraumflugzeuge	0	4
Kosten Mrd. EUR	0,500	0,360

# WAS SPRICHT FÜR DIE ALTERNATIVE? WELCHE PROBLEME GIBT ES?

- \_ Die Fraport-Gutachter haben die Modelle als **prinzipiell realisierbar** eingestuft.
- \_ Beide Maßnahmen **erhöhen** dauerhaft die **Qualität** der Bestandsgebäude. Also: Selbst wenn zu einem späteren Zeitpunkt Fraport zu dem Ergebnis kommt, ein neues Terminal zu benötigen, würde Fraport von den vorangegangenen **Investitionen profitieren**.
- \_ Beide Maßnahmen zusammen **sind deutlich günstiger** als der Bau eines neuen Terminals und bergen somit ein **geringeres ökonomisches Risiko**, falls die prognostizierten Verkehrszuwächse geringer ausfallen oder ausbleiben sollten. Zumindest in einem begrenzten Umfang können damit Steigerungen bei den Fluggastzahlen ohne Komfort- und Qualitätsverlust aufgefangen werden.
- \_ Jede Investition muss refinanziert werden. Sollte der prognostizierte Passagierzuwachs nicht eintreten, erhöhen sich die spezifischen Kosten pro Passagier.
- \_ Die damalige Flughafengesellschaft hat sich schon einmal beim Bau eines neuen Terminals überhoben.
- \_ Sollte die Passagierentwicklung tatsächlich in einem Tempo einsetzen, wie von der Fraport prognostiziert, kann das Wachstum nur in einem sehr begrenzten Umfang aufgefangen werden.

## UND JETZT?

Die Entscheidung, ob der Bau des T3 jetzt begonnen wird oder nicht bleibt eine **unternehmerische Entscheidung der Fraport**. Aber die Fraport wäre **gut beraten**, die **Alternativen** noch einmal **gründlich** zu **prüfen** und angesichts der hohen Investitionssumme für den Bau des T3 und der damit verbundenen ökonomischen Risiken in eine nochmalige vertiefte Diskussion über die möglichen Alternativlösungen einzutreten.

# FRAPORT-PROGNOSEGUTACHTEN

## Fraport-Prognosegutachten

	Intraplan Gutachten		MKmetric Gutachten	
	Pax (Mio. p.a.)	Flugbewegungen	Pax	Flugbewegungen
<b>IST 2014</b>	<b>59,6</b>	<b>469.000</b>	<b>59,6</b>	<b>469.000</b>
2020	71,1	529.000	66,4	526.000
2025	78,1	568.000	75,7	572.000
2030	86,1	611.000	90,1	649.000

## BIP-Prognosen

	Prognose (Frühjahr)	Prognose (Herbst)	Veränderung	Tatsächliches Wachstum
2014	1,9 %	1,3 %	-31 %	1,6 %
2015	2,0 %	1,2 %	-40 %	

# FRAPORT-PROGNOSEGUTACHTEN

## Verkehrsprognosen PFB 2007 vs. tatsächliche Entwicklung

	Annahmen gem. Planfeststellung		Tatsächliche Entwicklung	
	Passagiere	Flugbewegungen	Passagiere	Flugbewegungen
2004	51,1 Mio.	477.000	51,1 Mio.	477.400
2005	52,2 Mio.	490.000	52,2 Mio.	490.100
2006	53,9 Mio.	498.000	52,8 Mio.	489.400
2007	55,6 Mio.	505.000	54,2 Mio.	492.600
2008	57,3 Mio.	513.000	53,5 Mio.	485.700
2009	59,0 Mio.	520.000	50,9 Mio.	463.100
2010	60,7 Mio.	528.000	53,0 Mio.	464.400
2011	63,8 Mio.	548.000	56,4 Mio.	487.200
2012	67,0 Mio.	568.000	57,5 Mio.	482.200
2013	70,1 Mio.	588.000	58,0 Mio.	472.600
2014	73,3 Mio.	608.000	59,6 Mio.	469.000

Prognose (Flugbewegungen): 2004-2014: +27,5% vs. tatsächliche Entwicklung: -1,7%

Prognose (Flugbewegungen): 2013-2014: +3,5% vs. tatsächliche Entwicklung: -0,8%

Prognose (Passagiere): 2004-2014: +43,4% vs. tatsächliche Entwicklung: +16,6%

Prognose (Passagiere): 2013-2014: +4,6% vs. tatsächliche Entwicklung +2,8%