

TERMINAL 3

BEDARFSPRÜFUNG

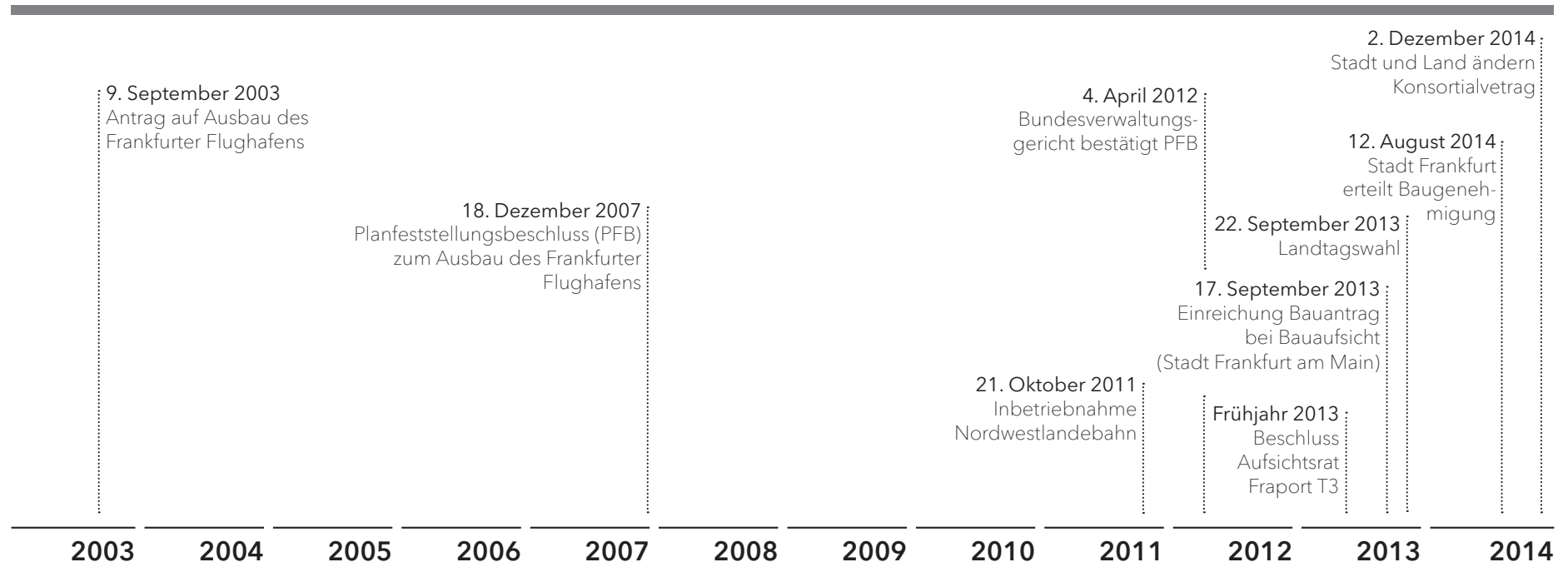


# WIE IST DIE AUSGANGSSITUATION?

- \_ 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.

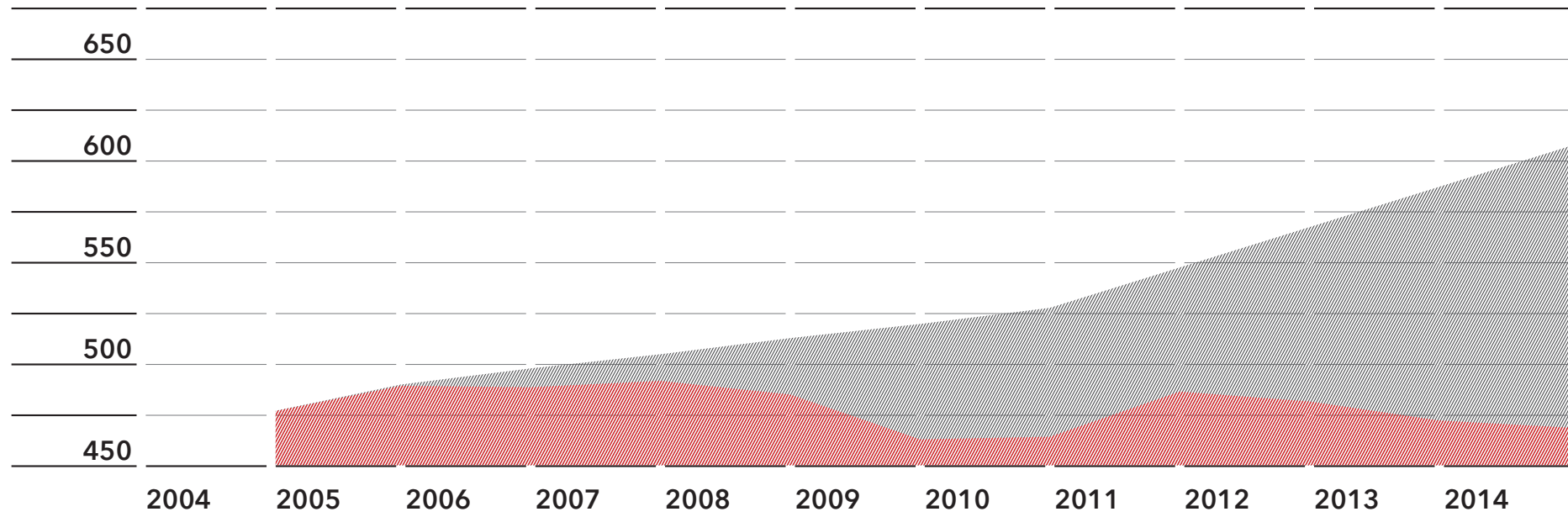
# WIE SIND DIE RAHMENBEDINGUNGEN? AB WANN IST EINE KAPAZITÄTserweiterung NOTWENDIG?

- \_ 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

Tsd.



Index: 450.000

Quelle: Fraport/PFB

////// tatsächliche Entwicklung    // Prognose

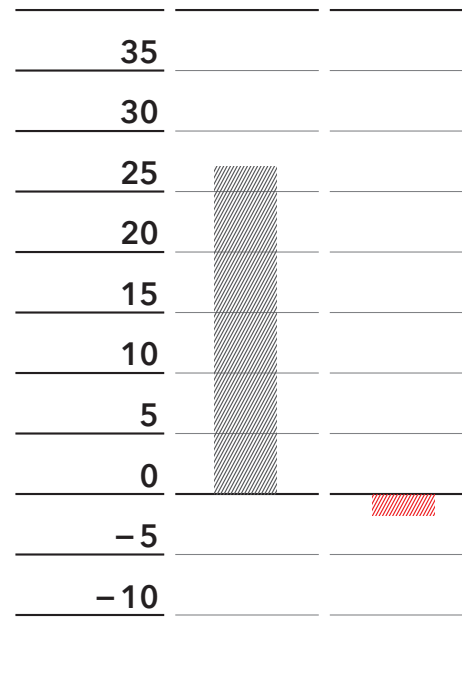
# WIE WAREN DIE VERKEHRSPROGNOSEN IN DER VERGANGENHEIT?

## 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

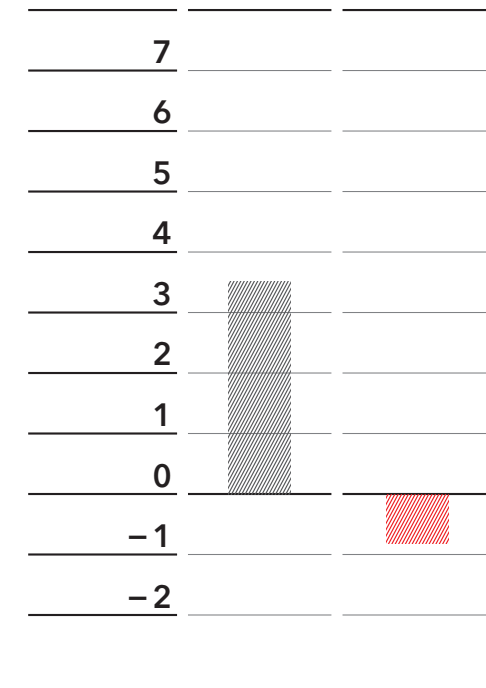
in %



Quelle: Fraport/PFB

### 2013 - 2014

in %



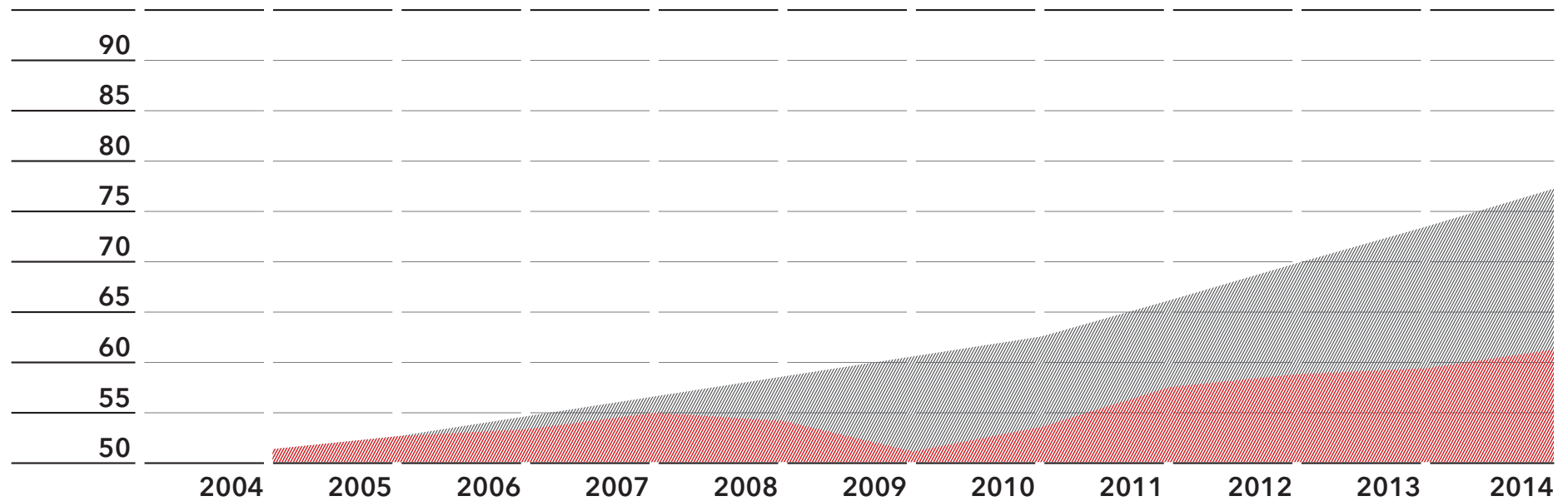
Quelle: Fraport/PFB

////// 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

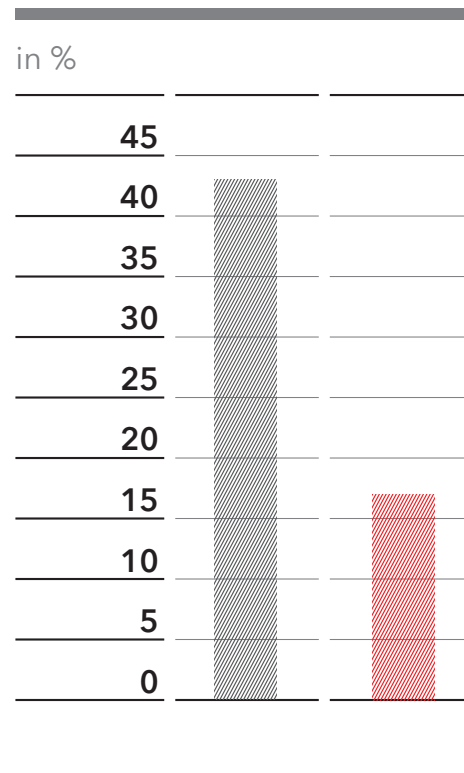


# WIE WAREN DIE VERKEHRSPROGNOSEN IN DER VERGANGENHEIT?

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

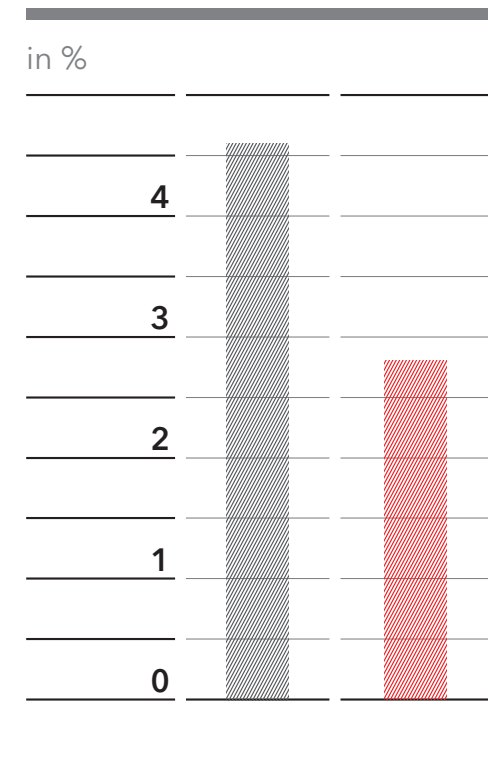
Trotz sinkender Flugbewegungen hat es durch den Einsatz größerer Flugzeuge und einer besseren Auslastung ein Wachstum bei den Passagieren gegeben. Allerdings ist das **Passagierwachstum** (2004-2014) nur **halb so hoch** ausgefallen wie ursprünglich prognostiziert. Es kam zumindest zu einer massiven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

### 2004 - 2014



Quelle: Fraport/PFB

### 2013 - 2014

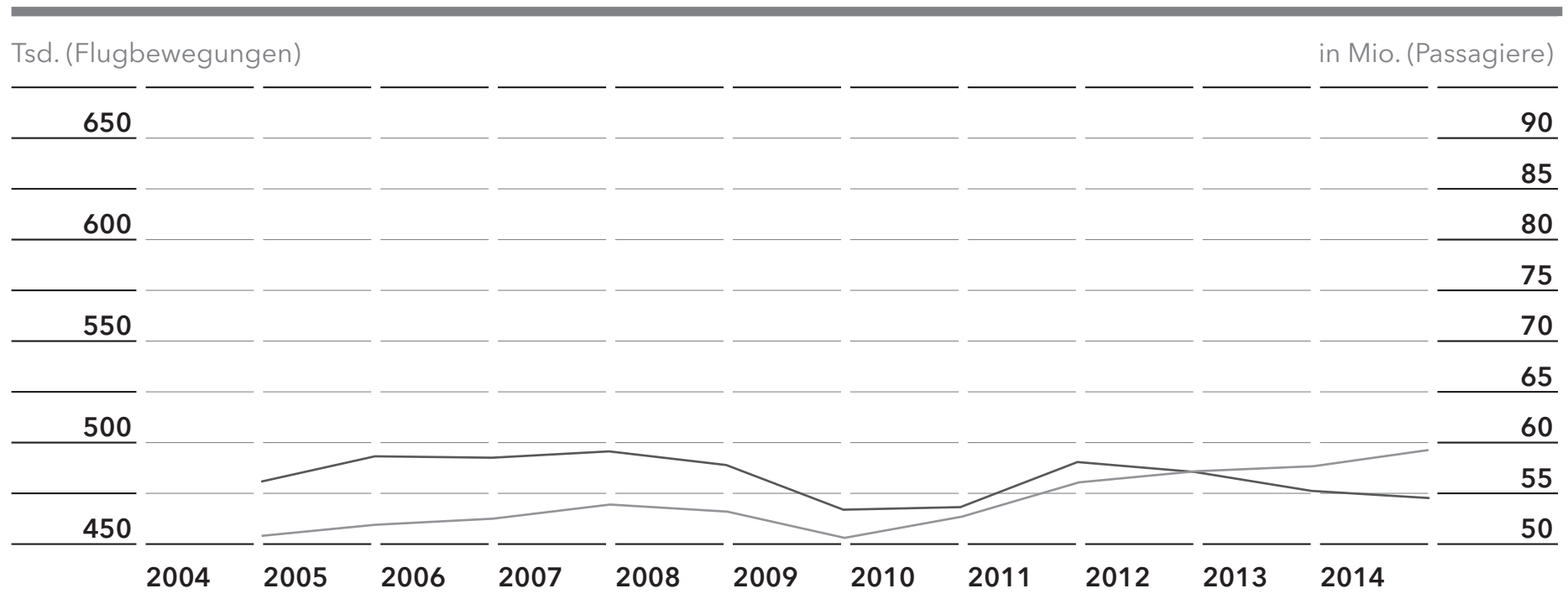


Quelle: Fraport/PFB

////// tatsächliche Entwicklung    // Prognose

# WIE WAREN DIE VERKEHRSPROGNOSEN IN DER VERGANGENHEIT?

## Tatsächliche Entwicklung Flugbewegungen/Passagieraufkommen



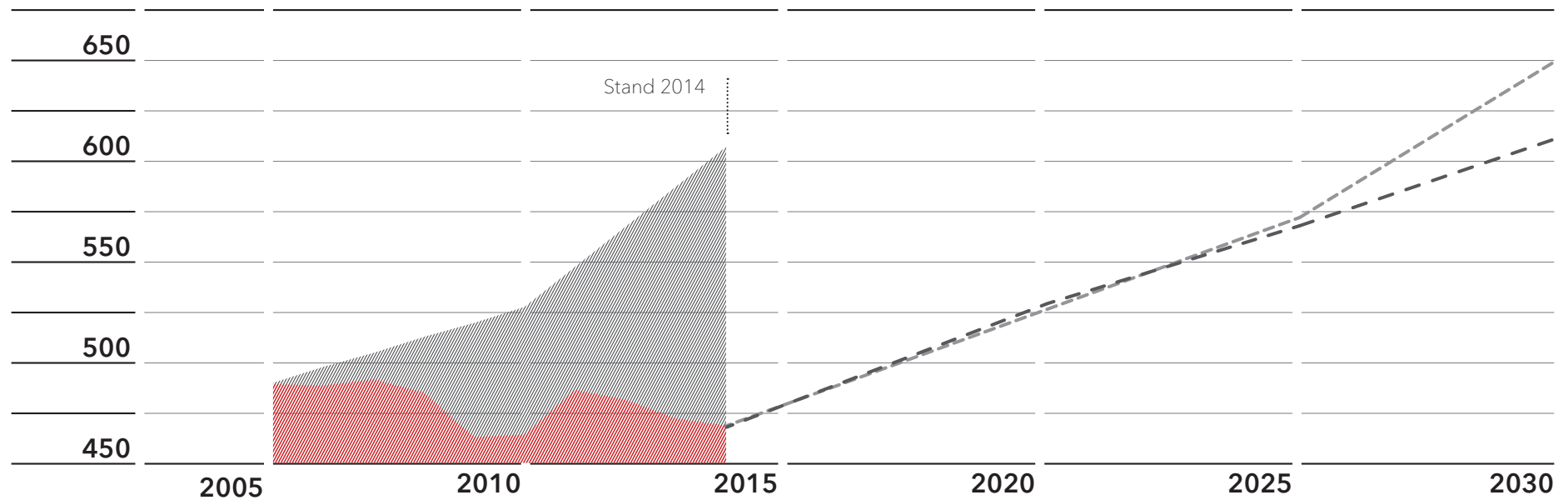
Quelle: Fraport/PFB

— 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.

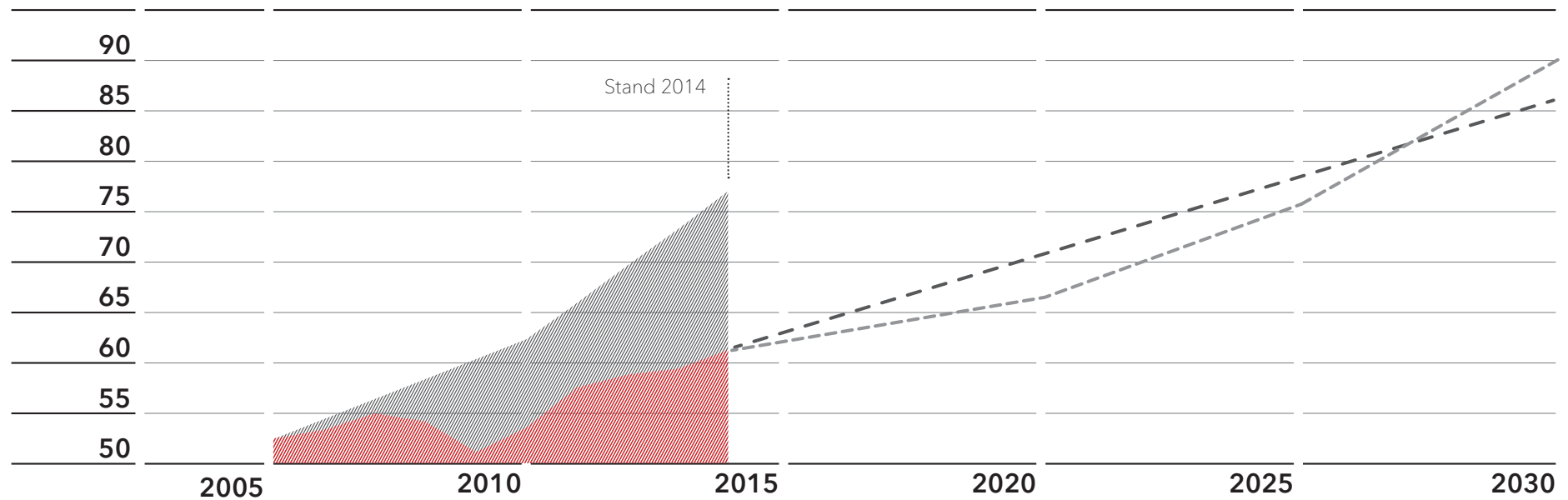
Quelle: Fraport/PFB

////// 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**.

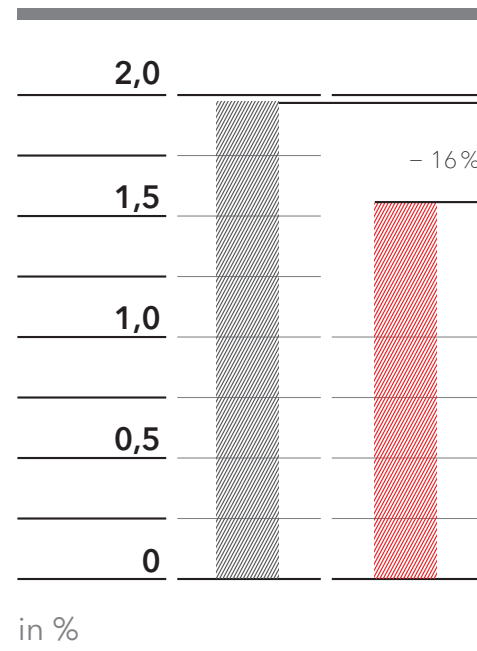
# ZU WELCHEM ERGEBNIS KOMMEN DIE QUALITÄTSSICHERNDEN GUTACHTEN?

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:

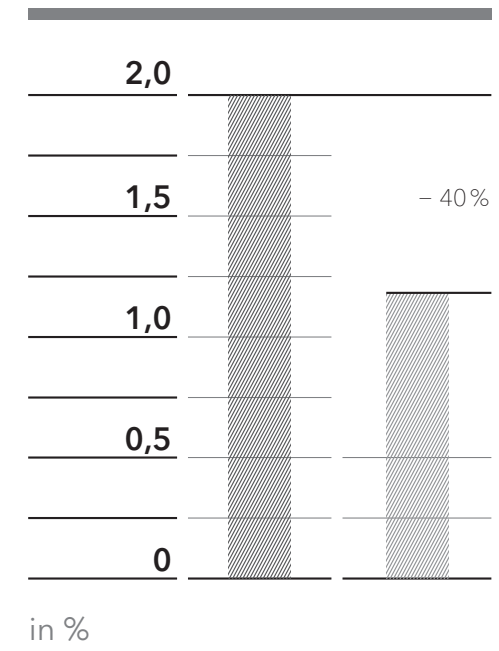
Auch für die Verkehrsprognose 2015 berücksichtigt Intraplan u.a. die Frühjahrs-Gemeinschaftsdiagnose der Wirtschaftsforschungsinstitute vom 10.4.14. Diese wurden bereits in der Herbst-Gemeinschaftsdiagnose vom 23.10.14 deutlich nach unten korrigiert.

2014



Prognose Frühjahr Wachstum

2015



Prognose Frühjahr Prognose Herbst

# 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?

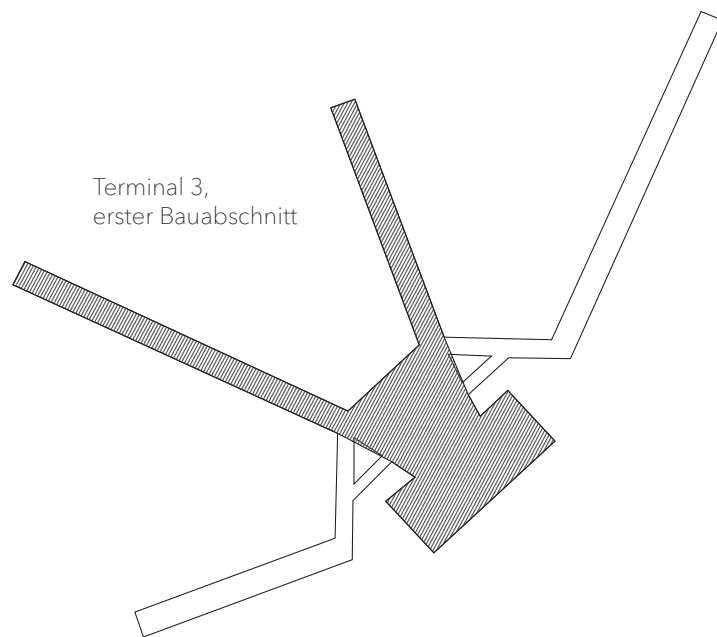
- \_ Die **Fraport-Gutachten** entsprechen dem **üblichen Vorgehen** bei der Erstellung von **Luftverkehrsprognosen**. Es gibt allerdings Schwächen (fehlende Szenarienbetrachtung, optimistische Eingangsdaten, fehlender Nachweis der Kalibrierung).
- \_ Insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich frühere 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.

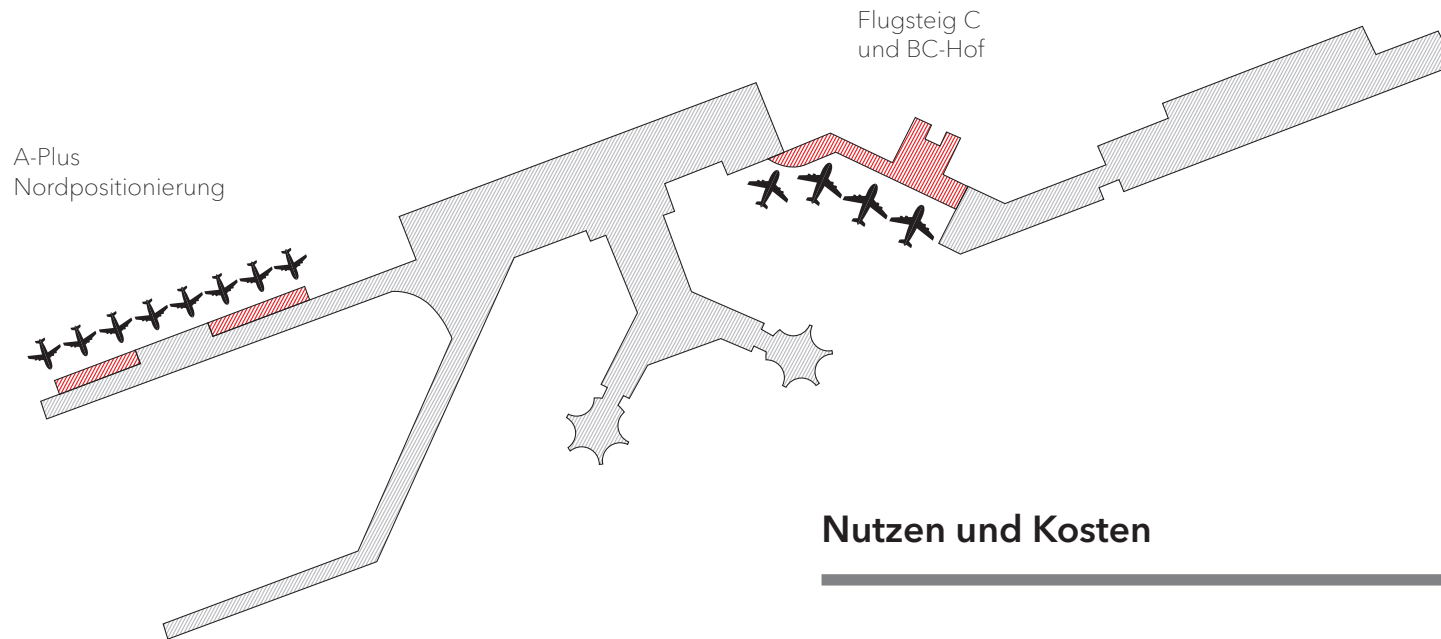
# WELCHE KAPAZITÄT HAT TERMINAL 3?



## 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%