

3. Beurteilung der Marktchancen eines Flughafens In Rheinland-Pfalz

3.1 Generelle Beurteilung

- (1) Die einzelnen Teilnehmergruppen am Luftverkehrsmarkt üben auf die Flughafenwahl einen unterschiedlich starken Einfluß aus. Entscheidend ist hierfür das wirtschaftliche Risiko, welches ein Unternehmen im Fall der Benutzung eines Flughafens eingeht.

Außer bei Pauschalreisen trägt dieses Risiko in erster Linie die Fluggesellschaft. Die besondere Situation bei Pauschalreisen besteht darin, daß sich hier der Veranstalter nicht nur gegenüber seinen Kunden festlegen muß, sondern auch gegenüber der Fluggesellschaft pro Destination (Abflug- und Zielflughafen) und pro Saison eine Verpflichtung zur Abnahme eines bestimmten Kontingents an Sitzplätzen (z.T. mindestens 80% der Flugzeugkapazität) eingehen muß.

Auch im Frachtverkehr dominiert die Fluggesellschaft bei der Flughafenwahl bzw. der „Integrator“ mit Spediteurfunktion und eigenem Fluggerät. Natürlich nehmen auch Spediteure und Verloader Einfluß auf die Flughafenwahl. Fracht läßt sich jedoch viel eher umdisponieren als Passagiere. Das zeigt sich z.B. an den erheblichen Truckingverkehren (Luftfrachtersatzverkehren), die von den Fluggesellschaften teilweise ohne Wissen der Verloader und Spediteure durchgeführt werden.

- (2) Die befragten Fluggesellschaften, Spediteure, Expressdienste, Reiseveranstalter, Nachbarflughäfen, die Deutsche Bundespost und sonstige Marktkenner haben die Chancen eines neuen Flughafens in Rheinland-Pfalz überwiegend skeptisch beurteilt. Ausschlaggebend hierfür waren **Vermutungen** über ein zu geringes Verkehrspotential in den engeren Einzugsbereichen der 8 Standorte auch im Vergleich zu anderen deutschen Flughäfen.

Weiterhin wurden die Chancen, durch einen neuen Flughafen **zusätzliche** Nachfrage aus den näheren Einzugsgebieten in Rheinland-Pfalz zu wecken (Gewinnung von „Erstfliegern“) als gering angesehen - vor allem im Frachtbereich.

Eine fundiertere Aussage dieser Unternehmen über die Chancen eines rheinland-pfälzischen Verkehrsflughafens würde eine genauere, unternehmensbezogene Potentialabschätzung anhand der regionalen Kundenstruktur erfordern.

- (3) Auch Hinweise auf die z.T. schon heute bestehenden und sich künftig noch verschärfenden **Kapazitätsengpässe** auf bestimmten deutschen Nachbarflughäfen (Frankfurt, Düsseldorf, Stuttgart) haben diese Grundeinstellung unserer Gesprächspartner nicht zu ändern vermocht.

Zum einen wurde das mit bereits geplanten Erweiterungsinvestitionen der Flughäfen, verbunden mit der Suche nach Ausweich- bzw. Entlastungsmöglichkeiten in der Nähe, begründet. Zum anderen wurde auch auf die Möglichkeiten der Behebung von Luftraumengpässen, die z.T. höher bewertet werden als die Engpässe am Boden, hingewiesen (verbesserte internationale Abstimmung der Flugsicherungssysteme).

Auf Seiten der Fluggesellschaften ist schließlich davon auszugehen, daß im Falle gravierender Engpässe auf den o.g. Flughäfen noch Ausweichmöglichkeiten auf andere deutsche Flughäfen mit bereits ausgebauter Infrastruktur und vorhandener größerer Verkehrsnachfrage bestehen. Dabei wird vor allem an die Flughafen Köln/Bonn und München gedacht.

Mehr und mehr unbeliebt sind auf den Verkehrsflughäfen kleinere Flugzeuge. Vor allem die Flugzeugbewegungen der vielfältigen Sparten der „Allgemeinen Luftfahrt“ sind es, die man am liebsten „auslagern“ möchte.

Die bestehenden Kapazitätsengpässe auf Flughäfen und im Luftraum werden demnach **zunächst** nicht zu einer Verlagerung **wichtiger** Verkehrssektoren auf einen **neuen** Flughafen führen. Bei längerfristiger Betrachtung mag das allerdings anders sein - wenn die Möglichkeiten eines Auffangens des Verkehrswachstums an den derzeitigen Verkehrsflughäfen erschöpft sind.

- (4) Dieser Aspekt sowie die zunehmende Konkurrenz durch Auslandsflughäfen (für Rheinland Pfalz bzw. für seine Nachbarflughäfen ist hier vor allem der Benelux-Raum relevant) waren dann auch die Gründe dafür, daß ein deutscher Flughafen und eine Fluggesellschaft grundsätzliches Interesse an einem Verkehrsflughafen (nicht Frachtflughafen) in Rheinland-Pfalz geäußert haben.

Auch im Falle einer schwachen originären Nachfrage kann deshalb ein Flughafen in Rheinland-Pfalz den unternehmensstrategischen Zielsetzungen (Konkurrenzabwehr) von Nachbarflughäfen und/oder Fluggesellschaften entgegenkommen, und er kann auch bei längerfristiger Beurteilung der Entwicklung von Luftverkehrsnachfrage einerseits und Flughafenkapazitäten andererseits Chancen haben.

- (5) Die **relativ** besten Aussichten für einen Flughafen in Rheinland-Pfalz bestehen aus der Sicht der befragten Unternehmen in den Marktsektoren

- **Linienverkehre (Geschäftsreisen) innerhalb Europas und**
- **Charterverkehre (Urlaubsreisen).**

Übereinstimmung besteht in der negativen Beurteilung der Chancen für interkontinentale Linienflüge. Davon ist auch ein wesentlicher Teil des Frachtverkehrs betroffen: Luftfracht als Beiladung zu Passagiermaschinen im interkontinentalen Verkehr.

3.2 Beurteilung einzelner Marktsektoren

3.2.1 Linienverkehre (Geschäftsreisen) innerhalb Europas

- (1) Solche Verkehre gelten als möglich, obgleich auch hier Bedenken bezüglich eines ausreichenden Nachfragepotentials geltend gemacht wurden.

- (2) Große Fluggesellschaften sind in erster Linie an **Zubringerflügen zu Interkontinentalverkehren** interessiert. Gleichzeitig wird aber auch über eine Entlastung engpaßbedrohter Großflughäfen vom Regionalverkehr mit kleineren Maschinen nachgedacht. Die Lufthansa hat das Ziel einer Verlagerung von innerdeutschen Zubringerflügen zum Flughafen Frankfurt bis zu einer Entfernung von 400 km auf künftige Schienenschnellverkehre im Auge. Dies wird jedoch für Zusteiger aus Rheinland-Pfalz. mit Ausnahme von solchen aus Randgebieten mit geeigneter Bahnanbindung, ausgeschlossen. Eine Auslagerung des Regionalverkehrs, z.B. nach Wiesbaden-Erbenheim, würde als Qualitätsverlust angesehen werden.

- (3) Es erscheint fraglich, ob Zubringerflüge in das Lufthansa-Netz mit Flugzeugen aus der Lufthansa- bzw. DLT-Flotte realisierbar sind, da die Regionalflugtochter DU relativ große Freiheiten bei der Flughafenwahl hat und große Vorbehalte gegenüber einem Flughafen in Rheinland-Pfalz geäußert hat:

- Vermutetes zu schwaches Potential für die Auslastung von mindestens 50-Sitzigen Maschinen
- Als letzte großflächige Lücke im Flughafenetz der Bundesrepublik galt Friedrichshafen. Rheinland-Pfalz wird zwar auch als Lücke angesehen, aber die Konkurrenz durch Nachbarflughäfen wird höher und die Nachfrage geringer eingeschätzt.

- (4) Aufgrund dieser Situation und der relativ kurzen Entfernungen zu den Flughäfen Frankfurt Köln/Bonn und Düsseldorf sind in erster Linie folgende Verkehrsrelationen in Betracht zu ziehen

- Zubringerflüge zu ausländischen Großflughäfen ohne Kapazitätsengpässe (z.B. Amsterdam, Paris, Zürich) bzw. zu den InterkontFlügen ausländischer Carrier.

- Direktflüge zu wichtigen europäischen Wirtschaftszentren (z.B. in Norditalien oder Großbritannien), jedoch nicht zu anderen Regionalflughäfen. Dem Verkehr zwischen einzelnen Regionalflughäfen werden keine Chancen eingeräumt.

3.2.2 Charterverkehre (Urlaubsreisen)

- (1) Die Gesamtbeurteilung ist ähnlich wie für Geschäftsreisen: Auf der Basis eines relativ geringen Verkehrsaufkommens wäre ein Flugangebot möglich.
- (2) Im Vergleich zum Geschäftsreiseverkehr sind das größere Einzugsgebiet, die geringere Abflughäufigkeit (1-2 mal pro Woche und Destination), die größeren Flugzeuge (ca. 140 Sitze), die stärkere Konzentration von Veranstaltern und Carriern auf relativ wenige Flughäfen sowie die größere Flexibilität bezüglich der Abflugzeiten zu beachten.

Die Schätzungen der Reiseveranstalter für Rheinland-Pfalz lauten auf ein bis zwei mögliche Destinationen mit jeweils ein bis zwei Abflügen pro Woche. Dabei wird z.T. von der Notwendigkeit von Flugzeugrotationen mit Passagieraufnahme auf einem weiteren Inlandsflughafen ausgegangen, d.h. Rheinland-Pfalz wäre nicht unbedingt Flugzeugstandort.

Die Chancen zur Gewinnung von Erstfliegern sind umstritten, das Hauptmotiv für ein Engagement in Rheinland-Pfalz wäre das Bemühen um Konkurrenzkunden bzw. eine Konkurrenzverhinderung (gleiche Zielgebiete der Konkurrenten in den Urlaubsländern!). Eine Kooperation in Form gemeinsamer Flüge zweier Großveranstalter hielten unsere Gesprächspartner für schwer realisierbar. Bisher gibt es hierfür keine Beispiele.

Die auch von einigen Marktkennern unterstützte Schlussfolgerung ist, daß als Nutzer eines Flughafens in Rheinland-Pfalz eher ausländische als deutsche Veranstalter und Charterfluggesellschaften in Betracht kommen. Zu denken ist an Unternehmen in den Beneluxländern sowie auch an Fluggesellschaften, die in den Haupturlaubsländern (in erster Linie in Spanien) beheimatet sind.

3.2.3 Nurfrachterverkehr

- (1) Betreiber von Nurfracht-Flugzeugen sind Fluggesellschaften, die diese im Linien- und im Charterverkehr einsetzen, sowie die Integrators (Expressdienste). Die größte deutsche Chartergesellschaft ist die Lufthansa-Tochter German Cargo in Kelsterbach bei Frankfurt.
- (2) Handelt es sich um Großraumflugzeuge, so wird generell eine Konzentration auf wenige Großflughäfen angestrebt (bei German Cargo nur Frankfurt), um das Auslastungsrisiko zu begrenzen. Einer Verlagerung auf andere Flughäfen stehen sowohl die Fluggesellschaften als auch die Flughäfen ablehnend gegenüber. Dies gilt nicht nur für die Situation in der Bundesrepublik, sondern auch für andere europäische Länder. Die Ergebnisse einer früheren Analyse des französischen Luftfrachtmarktes wurden durch unsere Gespräche mit Fluggesellschaften und Flughäfen bestätigt: Die starke Konzentration der Frachtkonsolidierung durch Spediteure an den größten Frachtflughäfen, die Abhängigkeit des Frachtverkehrs der Fluggesellschaften von den Spediteuren (auch im Charterverkehr) sowie die Dispositionsvorteile eines kombinierten Nurfrachter- und Beiladungsangebotes an einem Flughafen behindern die Verlagerung auf kleinere Flughäfen. Bei einer Teilauslagerung besteht ferner die Tendenz der Bevorzugung von Flughäfen mit einem größeren lokalen Aufkommen. Das betrifft in der Bundesrepublik vor allem Köln/Bonn und München.
- (3) Es ist auffallend, daß bei der Frage der Flughafenpolitik (konkret: Rheinland-Pfalz als Alternative zu Frankfurt)
 - die Spediteure auf die Angebotskonzentration auf Seiten der Fluggesellschaften in Frankfurt

- und die Fluggesellschaften auf die Spediteurkonzentration in Frankfurt verweisen.

Um diese Phalanx aufzubrechen, die noch durch die Interessen des Flughafens Frankfurt (der eine Frachtauslagerung definitiv ausgeschlossen hat) gestärkt wird, bedürfte es gravierender Zwangslagen, wie z.B. unüberwindbarer Kapazitätsengpässe. In dieser Beziehung herrscht jedoch zur Zeit noch Optimismus bei den Beteiligten vor!

- (4) German Cargo hat darauf hingewiesen, daß Frachtcharterflüge nur in geringem Maße von Schlotproblemen betroffen seien und daß alle Flugplätze in Rheinland-Pfalz zu kurze Landebahnen hätten. Erforderlich seien mindestens 3.700 m. Letzteres geht allerdings auf den Einsatz relativ alter Flugzeuge des Typs DC 8 zurück und kann nicht verallgemeinert werden. Moderne Großraumflugzeuge kommen mit Landebahnen von etwa 2.700 m aus.
- (4) Denkt man an ausländische Fluggesellschaften als mögliche Nutzer eines Frachtflughafens in Rheinland-Pfalz, so sind u.E. die großen nationalen Carrier, die in EG-Ländern beheimatet sind, wahrscheinlich auszuschließen. Auch sie stehen vor dem Kapazitätsauslastungsproblem und werden ihre Nurflechterflotten
 - weiterhin auf ihre Heimatflughäfen konzentrieren und
 - im Falle der Benutzung weiterer europäischer Flughäfen bereits bestehende Frachtschwerpunkte, auch in der BRD, bevorzugen.
- (6) Nicht auszuschließen ist die Möglichkeit, daß sich außereuropäische Frachtfluggesellschaften und Expressdienste für einen Flughafen in Rheinland-Pfalz interessieren könnten, wenn sie an anderen Plätzen keine ausreichenden Entwicklungsmöglichkeiten sehen sollten und einen Wechsel ihrer bisherigen Standorte erwägen.
- (7) Die Schlußfolgerungen sind:
 1. **Konkrete Chancen, in Rheinland-Pfalz einen Flughafen mit Schwerpunkt im Luftfrachtverkehr zu errichten, sind zur Zeit nicht erkennbar.**
 2. **Das schließt nicht aus, daß bei Ausschöpfung der gegebenen Akquisitionsmöglichkeiten trotzdem potente Interessenten zu finden sind.** Die derzeitigen Hauptstandorte der großen Expressdienste sind in Europa die Flughafen Brüssel, Maastricht und Köln/Bonn. Die dortige Entwicklung sollte im Hinblick auf eventuelle Absichten zu einem Standortwechsel dieser Firmen beobachtet werden.
 3. **Unverzichtbare Anforderungen an einen Frachtflughafen sind u.a. Autobahnschlüsse zu den wichtigen Wirtschaftszentren (künftig auch Schienenanschluß), keine gravierenden Nachtflugbeschränkungen und eine gute Infrastruktur für die Flughafenutzer.**
 4. **Zu empfehlen ist die gezielte Ansiedlung von Speditionen und Transportunternehmen, auch wenn diese (zunächst) nicht eine Nutzung des Standorts als Frachtflughafen beabsichtigen.** Hierbei ist auch an den Aufbau von Güterverkehrszentren zu denken, von denen eine Sogwirkung sowohl für weitere Industrieansiedlungen auch für eine künftige Luftverkehrsnachfrage ausgehen könnte. Aus dem Kreis der befragten Speditionen ist an einer derartigen Lösung Interesse geäußert worden.

