

Stellungnahme im Rahmen der Qualitätssicherung zum Gutachten "Kooperationsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt am Main und anderen Flughäfen mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung "

Arbeitspaket 1 vom 26.11.2001

Angewandte Methodik:

Die angewandte Methodik entspricht der im Angebot bzw. Auftrag formulierten Vorgehensweise. Trotz vorhandener Datenlücken gelingt es dem Auftragnehmer über modellierte Datenbestände Dritter die Methodik konsistent umzusetzen. Die existierende Diskrepanz der Verwendung von beobachteten und modellierten Ereignissen ist im Rahmen der durchgeführten deskriptiven Analyse nicht der Methodik anzulasten, sondern ein durch das vom Auftraggeber gewünschte Verfahren in Kauf genommenes Risiko. Dieses Vorgehen ist lediglich bei der Ergebnisinterpretation zu berücksichtigen.

Prinzipiell ist auf die zahlreich in der Studie genannten Interpretationshilfen und Abgrenzungen hinzuweisen. Hier wird deutlich welche Aspekte die Untersuchung abdeckt und welche aus methodischen Gründen keine Berücksichtigung finden. Es wird nochmals, wie mehrfach in der Studie ausgeführt, darauf verwiesen, dass es sich bei den ermittelten Verkehren um das Verlagerungs**potenzial** handelt. Die tatsächlich verlagerbaren Verkehre lassen sich nur nach umfassender Berücksichtigung verschiedener Aspekte wie des Kosten-Nutzen-Vergleichs, der Multi-, Inter- und Intramodalität, substitutiver, kompetitiver und komplementärer Zusammenhänge sowie unternehmensspezifisch technischer und betriebswirtschaftlicher Produktplanung abschätzen. Die rein rechnerische Berücksichtigung des geplanten Nachtflugverbotes trägt diesem wichtigen Aspekt des Flugbetriebes nicht in ausreichendem Maße Rechnung. Die punktuelle Datenkritik rundet die auf Basis des zur Verfügung stehenden Materials sorgfältig und gewissenhaft durchgeführte Arbeit ab.

Für die Bearbeitung des Frachtverkehrs konnte mangels Verfügbarkeit der erforderlichen Daten eine vergleichbare Methodik wie bei dem Passagierverkehr nicht durchgeführt werden. Daher sind die Ausführungen zu den Fracht- und Integratorverkehren als qualitative Abschätzungen auf Basis des öffentlichen Frachtflugplans zu bewerten. Dies gilt besonders angesichts der Tatsache, dass in diesem Bereiche die Informationsquellen nur implizit (z.B. "Gespräche mit Speditionen") angegeben werden.

Plausibilität der Annahmen:

Die Annahmen sind im Rahmen dieser Studie plausibel. Auf Basis des dem Auftragnehmer vorliegenden Datenmaterials ist die Argumentation stichhaltig und die Definition der Entscheidungsparameter an der Realität orientiert. Hierbei wird z.B. die gesamte Ereignisbreite des komplexen Umsteigeprozesses simplifiziert durch die jeweils genutzte Umsteigezeit der einzelnen Passagiere erfasst, was für eine globale Potenzialabschätzung zulässig ist.

Auf den kombinatorischen Zusammenhang zwischen Kapazität und Ereignisse pro Zeiteinheit kann im Hinblick einer Kapazitätserhöhung hingewiesen werden. Dem-

entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass eine Steigerung der Flughafenkapazität die Anzahl der Umsteigemöglichkeiten pro Zeiteinheit erhöht und somit eine Reduzierung der im Arbeitspaket 1 ermittelten durchschnittlichen Umsteigezeit von 121 Minuten zu erwarten ist.

Die Annahme der "Aufspaltung (der MCT) in eine aus Sicht der Flughafeninfrastruktur garantierte und eine aus betrieblicher Sicht realistische/haltbare MCT" ist nicht belegt.

Die realisierbaren Transferzeiten den Flughafentransfer zwischen FRA und den jeweiligen Kooperationsflughäfen sind aus Sicht der Qualitätssicherung zu gering abgeschätzt. Für einen zuverlässigen Transfer von Passagieren und Gepäck mit einem speziellen Transportkonzept beispielsweise von FRA nach WIE sollte von mind. 70-75 min ausgegangen werden.

Eine weitere bei der Ergebnisinterpretation zu berücksichtigende Annahme stellt die Definition des Einzugsgebietes über den Buchungsort und des Reisezieles durch den angegebenen Endzielflughafen dar. Dabei wird außer acht gelassen, dass Buchungsort und Startpunkt der Reise sowie Endzielflughafen und Reiseziel nicht per Definition identisch sind.

Nachvollziehbarkeit und Verifikation der Ergebnisse:

Eine Verifikation der Ergebnisse anhand beispielhafter Testrechnungen war dem Team der Qualitätssicherung nicht möglich, da die Originärdaten, u. a. aufgrund der Geheimhaltungsvereinbarung mit der Lufthansa, nicht zur Verfügung standen.

Eine Verifikation der Ergebnisse wurde von der Geschäftsstelle des RDF als Auftraggeber nicht gewünscht.

Die Argumentation des Auftragnehmers sowie die Vorgehensweise und die Ergebnisse sind nachvollziehbar.

Vollständigkeit, Konsistenz und Sensitivität der Ergebnisse:

Die Vollständigkeit und Konsistenz der Studienergebnisse wird determiniert durch die Datenlage sowie die Methodik. In diesem Rahmen wurde die beauftragte Leistung vollständig erbracht. Die konsequente Umsetzung der Methodik sichert per se die Konsistenz der Ergebnisse.

Im Hinblick auf die Sensitivität der Ergebnisse ist auf den deskriptiven Charakter der Analyse hinzuweisen. Es wird eine Potentialabschätzung vorgenommen, die dynamische Komponenten wie die Konsumentenelastizität oder die Netzökonomie der Angebotsseite außer acht lässt. Die Sensitivität liegt daher in der Interpretation des ermittelten verlagerbaren Potenzials an Flugbewegungen als Ober- oder Untergrenze, was bedingt durch die Methodik ersterem entspricht. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund der nach Einschätzung der Qualitätssicherung zu gering angenommenen garantierbaren Transferzeiten zu den Kooperationsflughäfen.

Bei der Zusammenfassung der Ergebnisse erfolgt der Ausgleich von Starts und Landungen (Tabelle 51) pauschal für die betrachteten Flughäfen. Bei Berücksichtigung des nach Verkehrsregion vorliegenden Verlagerungspotenzials

ergibt sich eine deutliche höhere Differenz gegenüber den Einzelbetrachtung (z.B. CGN: Passagierverkehre –23%).

Plausibilität der Schlussfolgerungen:

Die vom Auftragnehmer vollzogenen Schlussfolgerungen entsprechen dem Erkenntnisstand der Analyse. Ein Widerspruch zur Methodik, Teilergebnissen und vorliegenden Daten ist seitens der Qualitätssicherung nicht erkennbar.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass weiteres Datenmaterial wie auch Studien und Verfahren existieren, die eine erhebliche Differenzierung der Ergebnisse zulassen, was in Konsequenz auch einen starken Einfluss auf die Schlussfolgerungen, wie z.B. die real verlagerbaren Verkehre, hat.

Empfehlungen an das Regionale Dialogforum:

Das Qualitätssicherungsteam empfiehlt die Annahme der **Potenzialabschätzung** unter Verweis auf die in der Studie genannten Restriktionen. Speziell wird auf die unzureichende Datenbasis bei den Frachtverkehren sowie auf die rein rechnerische Berücksichtigung der Auswirkungen des geplanten Nachtflugverbotes hingewiesen.

Zur vollständigen Würdigung der ermittelten Ergebnisse ist eine detaillierte Betrachtung der verlagerbaren Verkehre erforderlich. Von Interesse sind hier für den Passagier- und für den Frachtverkehr Aspekte wie z.B. Originärmarkt- und Kosten-Nutzen-Analyse einer Kooperation, der Umlaufplanung sowie der unterschiedlichen Fragestellungen der Konkurrenz und Kooperation.

Das Arbeitspaket 1 stellt mit der Ermittlung des **Potenzials** an verlagerbaren Verkehren einen Teilbereich aus der geplanten Gesamtstudie dar. Die nachfolgend geplanten Arbeitspakete 2 bis 4 haben zur Aufgabe die Erschließungsmöglichkeiten dieses Potenzials unter verschiedenen Aspekten (z.B. aus den Bereichen Recht, Betrieb, Produkt, Technik, Wirtschaft) zu **ermitteln**.