

Sinkende Anzahl der Flugbewegungen in FRA und ein Mega-Hub in Istanbul

Die Fraport AG musste am 15. Januar 2013 bekannt geben, dass die Anzahl der Flugbewegungen im Dezember 2012 gegenüber dem Vorjahr um satte 10,2% zurückgegangen ist. Im Gesamtjahr 2012 lag die Anzahl der Flugbewegungen um 1% unter dem Vorjahreswert. Dabei hatte Fraport-Chef Stefan Schulte vor Eröffnung der Landebahn für 2012 einen Anstieg der Flugbewegungen von 5 bis 10% angekündigt.

Aufgrund der von den Fluggesellschaften angemeldeten Starts und Landungen im Winterflugplan ist auch für die Monate Januar bis März 2013 mit einem deutlichen Rückgang der Flugbewegungen zu rechnen. Die Lufthansa AG, Hauptkunde am Frankfurter Flughafen, hatte zahllose margenschwache Verbindungen eingestellt. **Insgesamt ging im Dezember 2012 auch die Anzahl der Passagiere am Frankfurter Flughafen um 6,3% gegenüber dem Vorjahr zurück.**

Mit größter Sorge dürften die Frankfurter Flughafenmanager die Nachrichten der vergangenen Woche aus der Türkei verfolgt haben. **Im Großraum Istanbul soll bis 2017 ein Mega-Hub für bis zu 150 Millionen Passagiere entstehen. Das entspricht etwa der dreifachen Menge der gegenwärtig am Frankfurter Flughafen abgefertigten Passagiere.** Hauptkunde des neuen Istanbul Flughafen wird Turkish Airlines sein, die sich in wenigen Jahren zu einer hoch angesehenen Fluggesellschaft entwickelt hat, die Lufthansa in nahezu allen Rankings übertrifft. Turkish Airlines beförderte im Jahr 2012 ca. 38 Millionen Passagiere. **Das Drehkreuz Istanbul liegt für den Transitverkehr aus Asien nach Europa und in die USA geografisch günstiger als die Drehkreuze am Golf und auch günstiger als das Drehkreuz in Frankfurt am Main. Wer von Flughäfen außerhalb Frankfurts ohnehin auf dem Weg nach Asien umsteigen muss, kann dies nach einem dreistündigen Flug mit Zwischenstopp auch in Istanbul machen.** Dies ist sicher angenehmer, als zunächst eine Kurzstrecke nach Frankfurt zu fliegen, um sodann den elfstündigen Flug nach Asien anzutreten. Zudem werden die Kosten für den Betrieb des Flughafens in Istanbul wesentlich günstiger sein als beim Frankfurter Flughafen. Dies wird sich nachhaltig auf die Ticketpreise auswirken, mit denen Lufthansa ohnehin nicht konkurrieren kann.

Ein Mega-Hub derartigen Ausmaßes in Istanbul wird den Fraport-Managern die Schweißperlen auf die Stirn treiben. Zudem kursieren seit Monaten Gerüchte über einen engen Zusammenschluss oder gar eine Fusion zwischen und Turkish Airlines und Lufthansa. Zur Einsparung von Kosten könnte Lufthansa zu Lasten des Frankfurter Flughafens das Drehkreuz in Istanbul stärker nutzen. Umzingelt von Billigfliegern wie Ryanair und Easy Jet, die kleinere Regionalflughäfen bevorzugen und den Airlines aus der Golfregion und der Türkei, könnte sich der Frankfurter Flughafen in einer „Wachstumsfalle“ befinden. **Fraport hat auch bereits angekündigt, sich die Ausschreibungsunterlagen für den Bau und Betrieb des neuen Istanbul Flughafen „näher anzusehen“.** Allerdings scheiterte Fraport in den letzten Jahren häufig bei Vergabeverfahren, zuletzt in Portugal, Brasilien und Spanien.

Der Bau der Landebahn Nordwest hat möglicherweise mehr Substanz gekostet als die Fraport AG einkalkuliert hatte. Das derzeitige Verkehrsaufkommen hätte problemlos über das bisherige Zweibahnensystem abgewickelt werden können, das ca. 550.000 Flugbewegungen im Jahr ermöglicht.

Von 2000 bis 2011 hat sich die Anzahl der Flugbewegungen durchschnittlich nur um 0,5% im Jahr von 458.000 auf 487.000 erhöht, obwohl weitere Kapazitäten vorhanden waren. In 2012 ging die Anzahl der Flugbewegungen auf 482.000 zurück. Bei diesem „Wachstumstempo“ hätte Fraport noch 20 bis 30 Jahre ohne den Bau einer weiteren Bahn auskommen können. Man hätte diese Zeit beispielsweise auch nutzen können, um ein bundesweites, umweltverträglicheres Flughafenkonzept zu entwickeln, das stadtnahe Flughäfen entlastet. **Stattdessen hat sich die hessische Politik für den Bau einer weiteren Betonpiste und das Quälen mehrerer hundert Tausend Menschen entschieden.**