

Kerkloh: „Die Umstellung auf größere Flugzeuge ist abgeschlossen“ (2015)

Mit dieser – übrigens seit Jahren getätigten* - Fehlinformation unternimmt Kerkloh einen verzweifelten, aber erfolglosen Versuch, Fehler in den Prognosen für die 3. Bahn schönzureden. Denn die Tatsache, dass steigende Passagierzahlen mit sinkenden oder nur gering steigenden Flugbewegungen abgewickelt werden können, liegt darin begründet, dass die Fluggesellschaften seit Jahren (verstärkt seit der Finanzkrise) kleinere Flugzeuge durch größere ersetzen bzw. die Anzahl an Sitzplätzen in den Flugzeugen erhöhen. V.a. aus wirtschaftlichen Gründen. Eine in jeder Hinsicht sinnvolle Entwicklung. Und diese Entwicklung ist noch keineswegs abgeschlossen. Und sie macht eine 3. Bahn am Flughafen München überflüssig.

*Zur Erinnerung: „**Dieser Prozess [Einsatz größerer Flugzeuge] seit weitgehend abgeschlossen.**“ Kerkloh“ z.B. 08.02.2011, SZ, ähnlich in verschiedenen Medien 2011).

Fakt und Realität ist, dass dieser Prozess keineswegs abgeschlossen ist (es auch 2011 nicht war) und auch nicht in den nächsten Jahren abgeschlossen sein wird. Dies zeigen:

- 1. Aktuelle Prognose-Annahmen des DLR**
- 2. Flugzeugbestellungen der Lufthansa (wichtigster Kunde in MUC)**
- 3. Die reale Entwicklung am Flughafen München**

1. Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR): Luftverkehrsbericht 2014 (23.11.2015). Prognosen für den Luftverkehr in Deutschland bis 2030:

Das DLR geht davon aus, dass bis zum Jahr 2030 der Auslastungsgrad der Passagiere pro Flugzeug um 2,45% p.a. steigen wird:

„Wesentliche Annahmen über die Faktorentwicklungen sind die langjährige Zunahme des globalen GDP (3,3 % p.a.) und des europäischen GDP (1,7 % p.a.) und die **Zunahme des Auslastungsgrades Passagiere pro Flug von 2,45 % p.a.**“ (Zusammenfassung S. 8)

2. Flugzeugbestellungen z.B. der Lufthansa:

Homepage Lufthansa:

„Im September **2012** hat Lufthansa die größte, private Einzel-Investition in der deutschen Industriegeschichte getätigt: 59 hochmoderne Flugzeuge - 34 Boeing 777-9X und 25 Airbus A350-900 - werden die Langstreckenflotten der Lufthansa Group zukünftig ergänzen. Diese Bestellung der Lufthansa Group hat ein Investitionsvolumen von 14 Milliarden Euro zu Listenpreisen. Sie sichert allein bei Lufthansa rund 13,000 Arbeitsplätze. Dazu kommen tausende Stellen bei Partnern im Luftverkehr und anderen Zulieferern. Die neuen Flugzeuge werden bereits ab 2016 ausgeliefert. **Bis 2025 werden ältere Flugzeuge der Typen Boeing 747-400 und Airbus A340-300 abgelöst.** Die Boeing 777-9X sowie der Airbus A350-900 dienen primär dem Ersatz bestehender Flugzeuge bei Lufthansa.“
(<https://www.lufthansagroup.com/themen/flottenentwicklung/flottenbestellung.html>)

„Nachdem **2014** der Startschuss fiel, wird die Modernisierung der Lufthansa-Flotte in diesem Jahr [2015] konsequent fortgesetzt: **Bis 2025** erhält das Unternehmen **263 Flugzeuge der neuesten Gene-**

ration zu einem Listenpreis von rund 37 Milliarden Euro.“
<https://www.lufthansagroup.com/themen/flottenentwicklung.html>)

Erläuterung: es handelt sich um Beispiele aus der Interkontinental-Flotte:

Neu:	Anzahl Sitze		Alt:	Anzahl Sitze
Boeing 777-9X	ca. 400	ersetzt	Boeing 747-400	ca. 370-390
A350-900	ca. 325	ersetzt	Airbus A340-300	ca. 250-300

(Angaben nach Hersteller bzw. nach Lufthansa-Datenblättern)

Auch bei Kontinentalflotte gibt es Veränderungen, z.B. werden die letzten Boeing 737 (< 150 Sitze) ausgemustert. Sie werden ersetzt z.B. durch den neuen Airbus A320 (168 Sitze) bzw. A320 neo (180 Sitze).

Übersicht über den Flottenbestand und die **Bestellungen ausgewählter deutscher Luftverkehrsunternehmen**: blau die Bestellungen und Optionen bis 31.12.2014: Alleine die Lufthansa hat 266 Bestellungen und Optionen.

Abb. 3-6 (S. 45) DLR: Luftverkehrsbericht 2014 (23.11.2015):

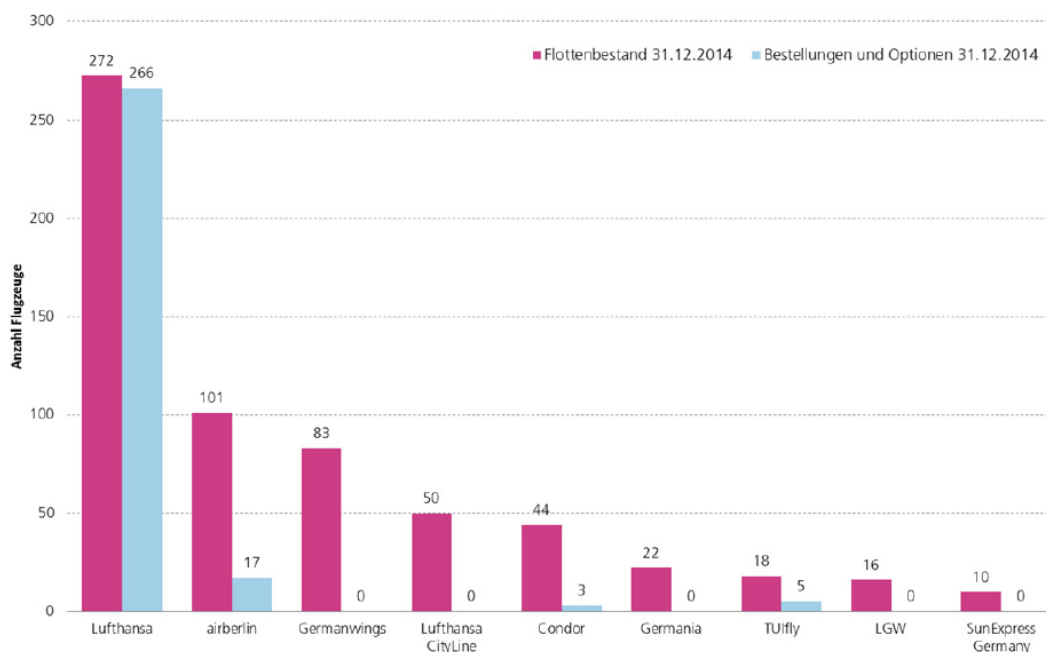


Abbildung 3-6: Flottenbestand und Bestellungen/Optionen ausgewählter deutscher Luftverkehrsunternehmen zum 31.12.2014

Quelle: Ascend, DLR

3. Die reale Entwicklung am Flughafen München:

Die Realität seit 2011 zeigt: Der aus Gründen der Wirtschaftlichkeit betriebene Prozess des Einsatzes größerer Flugzeuge (bzw. eines größeren Sitzplatzangebotes und einer höheren Sitzplatz-Auslastung in den Flugzeugen) ging entgegen der Aussage von Kerkloh auch nach 2011 bis heute weiter.

Jahr	Passagiere (PAX)	Flugbewegungen (FB) ¹⁾	PAX / FB
2015	40,99 Mio.	379.911	Ca. 115 ²⁾
2014	39,7 Mio.	377.000	113
2013	38,7 Mio.	382.000	108
2012	38,4 Mio.	398.000	103
2011	37,8 Mio.	410.000	99
2010	34,7 Mio.	390.000	95
2009	32,7 Mio.	396.000	88
2008	34,5 Mio.	432.000	86

¹⁾ Gesamt-Anzahl aller Flugbewegungen, davon sind nicht alle Passagier-Flüge

²⁾ eigene Berechnung (aus 40,998 Mio. PAX und 355.565 Passagierflügen), da Auswertung FMG noch nicht vorliegt

**Steigende Anzahl Passagiere bei sinkenden Flugbewegungen
und andauernd steigender Anzahl PAX/ FB**

Annahme Intraplan mit **3. Bahn** für **2020: 99 PAX / FB** – wurde **2011** erreicht
bzw. für **2025: 105 PAX/ FB** – wurde **2013** schon überschritten !
Annahme Intraplan für den Prognosenullfall (**2-Bahn-System**) **2025: 99 PAX/ FB**
– wurde **2013** schon überschritten

Die Entwicklung zu größeren Flugzeugen bzw. einer größeren Anzahl von Passagieren pro Flugbewegung ist auch in den Jahresberichten und –bilanzen der FMG dokumentiert:

FMG-Bilanz-PK für 2015 (vom 13.01.2016), (Jahresbericht liegt noch nicht vor)

„Die Auslastung der Flugzeuge stieg um 0,7 Prozentpunkte auf mittlerweile 76,6 Prozent. Damit waren die an Bayerns Luftverkehrsdrehscheibe startenden und landenden Jets im vergangenen Jahr im Durchschnitt zu mehr als drei Viertel gefüllt. Und dies obwohl die Anzahl der auf den Flügen von und nach München angebotenen Sitzplätze um über zwei Prozent auf rund 53,6 Millionen stieg.“

Jahresbericht FMG für 2014: S. 7: „Trend zu größeren Flugzeugen hält an“

/Bewegungsentwicklung 2014

Auch andere Kennzahlen erreichten sehr hohe bzw. beste jemals erreichte Ergebnisse. So wurden mit über 52 Millionen Sitzplätzen so viele Plätze angeboten wie noch nie. Pro Flug waren das 148, vier Sitzplätze mehr als im Vorjahr. Dennoch kletterte auch die Sitzplatzauslastung auf einen neuen Rekordwert. Mit 75,9 Prozent waren im Durchschnitt mehr als drei von vier Sitzplätzen belegt. Das entspricht 113 Passagieren pro Flug, fünf Fluggäste mehr als noch im Vorjahr.

Trend zu größeren Flugzeugen hält an

Der Grund für den enormen Anstieg dieser Durchschnittswerte pro Flug lag am anhaltenden Trend, kleinere Flugzeuge durch größere zu ersetzen. Das durchschnittliche maximale Startgewicht MTOM übertraf die 80-Tonnen-Marke und stieg um 3,7 Tonnen auf 82,5 Tonnen. Speziell zu Spitzenzeiten kann das Angebot nur durch den Einsatz größerer Flugzeuge weiter ausgebaut werden. Zudem hat sich der Interkontverkehr, der weitgehend mit großem Fluggerät

Jahresbericht FMG für 2013:

S. 8: „Die Entwicklung bei der Anzahl der durchgeführten Starts und Landungen ist in erster Linie Folge **des ungebrochenen Trends vor allem im Kurz- und Mittelstreckenverkehr kleineres Fluggerät durch größere Flugzeuge zu ersetzen.**“ (eigene Unterstreichung)

Jahresbericht FMG für 2012: S. 8: „**Auch 2012 hält der Trend zu größerem Fluggerät an.**“

Trotz Bewegungsrückgang erhöhte sich das Sitzplatzangebot

Im Rahmen der Programme zur Effizienzsteigerung versuchten die Fluggesellschaften die auch 2012 gestiegene Nachfrage mit größeren Flugzeugen oder durch Kapazitätserweiterung bei gleichem Fluggerät abzudecken. Auch 2012 hält der Trend zu größerem Fluggerät an. So wurden speziell Flugzeuge mit bis zu 70 Sitzplätzen aus der Embraer E145 Familie, die BAe 146 und auch die Turboprop-Maschinen ATR 42

Jahresbericht FMG für 2011: S. 6: „**Nach wie vor hält der Trend zu größerem Fluggerät an.**“

Auch in den Jahresberichten mindestens **seit 2005** immer explizit Erwähnung der steigenden Anzahl Passagiere pro Flugbewegungen, z.B. **2007: „größere Flugzeuge – bessere Auslastung“.**

Quellen: Veröffentlichungen der FMG

Jahresberichte: http://www.munich-airport.de/de/company/facts/verkehr/berichte/stat_jahber/index.jsp

Verkehrsberichte: <http://www.munich-airport.de/de/company/facts/verkehr/berichte/verkehr/index.jsp>