

Kommentar "Am Ende führt kein Weg am dritten Terminal vorbei"

Autor Herr Dr. Hackenberg

Prognosen in einem stabilen Markttrend erfordern kein besonderes Können. Dafür braucht man weder teure Manager noch Gutachten. Die Fähigkeit eine valide Prognose zu erstellen zeigt sich erst, wenn der Abbruch im Trend vorausgesagt wird und daraus die richtigen Schlußfolgerungen für die Unternehmensplanung gezogen werden.

Ein Beispiel für eine mangelhafte Prognose haben wir gerade vor Augen. Fraport legt Gutachten vor, welche ungebrochenes Wachstum prognostizieren, weshalb Terminal 3 gebaut werden muß.

Kurz danach stellt die Lufthansa, (Heimatbasis Frankfurt, Aktionär Fraport AG mit 8,46%) in Reaktion auf die für alle sichtbare Marktentwicklungen, ihre neue Strategie vor. Nachzulesen im Handelsblatt vom 14.10.2014. unter der Überschrift:

„Lufthansa enthüllt Pläne für Billigairline“

(<http://www.genios.de/presse-archiv/artikel/HB/20141014/lufthansa-enthuellt-plaene-fuer-bil/BF7CD146-979A-4018-AE5A-F3E6632137F9.html>)

Darin wird der Lufthansa-Chef Carsten Spohr wie folgt zitiert:

"Ab dem Winterflugplan 2014 15 werden wir mit unseren preisgünstigen Langstreckenflügen von München, Düsseldorf und Köln aus starten".

Und weiter heißt es: „ Die Zahl der Lufthansa-Flieger, die im Linienverkehr über die Drehkreuze München und Frankfurt geleitet werde, solle sich deutlich verringern. Der Rest werde dann nur noch – nach dem Vorbild von Billigfliegern – Punkt-zu-Punkt-Verbindungen bedienen.“

Diese Entwicklung zu mehr Direktflügen dezimiert bei Fraport das wichtigste Segment, die Umsteiger, die 50% des Passagieraufkommens ausmachen.

Zukünftig wird es also weniger Umsteiger geben und damit auch weniger Kunden für die Einkaufsparadiese für Umsteiger. Gleichzeitig wird sich diese Entwicklung auch auf die Anzahl der Flugbewegungen negativ auswirken.

Diese Entwicklung wird in den kürzlich vorgelegten Prognosen offensichtlich nicht berücksichtigt. Unbeeindruckt von solchen Entwicklungen werden, vom Ist-Wert 2013 ausgehend, wieder Steigerungsraten prophezeit, die sich von der früheren Fehlprognose kaum unterscheiden.

Die der Planfeststellung zugrundeliegende Prognose aus 2007 für 2013 ist von oben gerechnet für das Passagieraufkommen 17% zu hoch und für die Anzahl der Flugbewegungen 21% zu hoch. (Die zugehörigen Zahlen können den dem Artikel beigegebenen Diagrammen entnommen werden)

Da der Planungshorizont 2007 – 2013 genauso lang ist wie der der aktuellen Prognosen 2014 – 2020 kann man davon ausgehen, daß auch die Fehler beider Prognosen vergleichbar sind.

Zieht man die Prozentsätze als methodisch bedingte systematische Fehler von den aktuellen Prognosen für 2020 ab ergibt sich für das Passagieraufkommen 55 – 59 Mio./Jahr und für die Anzahl der Flugbewegungen 414000 – 417000/Jahr

Demnach ist eher von einer Stagnation als einer rasanten Entwicklung auszugehen. Diese Bild paßt auch eher zu der vorhersehbaren Abnahme der Umsteiger und zu der seit 14 Jahren anhaltenden Seitwärtsbewegung bei den Flugbewegungen.

Bemerkenswert ist, daß die Seitwärtsbewegung der Flugbewegungen in der Prognose 2007 nicht erkannt wurde.

Fazit:

Am Ende führt kein Weg an einer validen Prognose vorbei.