

Bau- und Prozessplanungen künftiger Fluggastanlagen für Low Fare Airlines am Beispiel des Flughafens Frankfurt Main

Kurzfassung der Diplomarbeit von Torben Hecker

Die Diplomarbeit verfolgt das Ziel der Entwicklung baulicher und prozessbezogener Vorschläge, um den Anforderungen der sogenannten Low Fare Airlines und deren Passagiere am Flughafen Frankfurt durch den Bau einer spezifischen Fluggastanlage gerecht werden zu können. Dazu wird ein Benchmarking mit anderen internationalen Flughäfen, die ein Low Cost Terminal betreiben oder planen, durchgeführt. Es werden Thesen entwickelt, wie die prozessuale und bauliche Gestaltung erfolgen sollte.

Vor dem Hintergrund des boomenden Low Cost Segmentes stehen die traditionellen Liniencarrier sowie die Feriencarrier unter einem großen Wettbewerbs- und Kostendruck. Für die Flughäfen wird es folglich immer weniger möglich, ein standardisiertes Produkt der Passagier- und Flugzeugabfertigung im Sinne aller Fluggesellschaften anzubieten. Auf die unterschiedlichen Anforderungen der Airlines müssen die Airports künftig vermehrt mit einer Produktdifferenzierung reagieren.

Die Anforderungen der sogenannten Low Fare Airlines sind aufzunehmen, da sie nach dem Hauptkunden Lufthansa hinsichtlich des Passagieraufkommens das zweitgrößte Klientel in Frankfurt darstellen. Diese Fluggesellschaften charakterisieren sich dadurch, dass sie seit Jahren bereits den Flughafen anfliegen und ihr Geschäftsmodell sukzessive dem der Low Cost Airlines anpassen. (z. B. Condor, LTU, Aer Lingus)

Vor der baulichen und prozessualen Konzipierung der Fluggastanlage stellt sich zuerst die Frage nach der wirtschaftlichen Tragfähigkeit. Negativbeispiele in Berlin Schönefeld und Dortmund raten aus wirtschaftlichen und juristischen Gründen von einer Entgeltdifferenzierung ab. Einer Umfrage zufolge würden Low Fare Airlines den Flughafen Frankfurt auch bei gleichbleibenden Entgelten anfliegen, wenn ein schneller Turnaround möglich ist und eine "customized" Infrastruktur besteht.

Nachdem planungsrelevante Grundlagen wie die Prozessabläufe bei Abflug und Ankunft, die Bodenverkehrsdienste und sonstige Planungsgegenstände beschrieben worden sind, werden anhand der Verkehrszahlen des Jahres 2004 das Aufkommen und die Flugbewegungen der Low Fare Airlines im Jahr 2015 geschätzt.

Als Grundlagen der Bau und Prozessplanung wurden vier Faktoren einbezogen. Das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren definierte die Rahmenbedingungen. Weiterhin müssen die Anforderungen der Low Fare Fluggesellschaften wie schnelle Turnarounds, einfache und kostengünstige Prozesse sowie niedrige Flughafen- entgelte berücksichtigt werden. Im Vordergrund der Fluggastanforderungen stehen Übersichtlichkeit des Flughafens, kurze Wegestrecken und kurze Wartezeiten bei der Gepäckausgabe.

Einen weiteren Faktor und gleichermaßen ein zentrales Element dieser Arbeit stellt das externe, branchenbezogene Benchmarking dar. Für den Vergleich sind neun Flughäfen in Europa, Asien und Nordamerika ausgewählt worden, die ein Low Cost Terminal oder Pier planen oder betreiben. Durch Fragebögen, Desk Research und Telefoninterviews konnten ausreichend Informationen beschafft werden, um nach dem Analyseverfahren, ein "best practice" abzuleiten.

Hierauf aufbauend werden Thesen entworfen wie Prozesse und Bauausführungen für ein Low Fare Fluggastanlage aussehen könnten. Diese werden unterschieden nach allgemeinen, baulichen und prozessbezogenen Optimierungsvorschlägen.

Zum Abschluss der Arbeit wird ein qualitativer Vergleich der Investitionskosten und der Betriebskosten zwischen den derzeitigen Bau- und Ausstattungsstandards und dem Low Fare Flugsteig vorgenommen. Das Resultat zeigt, dass für die Fraport AG bei einer Umsetzung der Produktdifferenzierung ein hohes Einsparpotenzial bestehen würde.

Die Umsetzung einer Low Fare Fluggastanlage am Flughafen Frankfurt wäre damit eine "WIN-WIN-WIN"-Situation für alle Beteiligten:

- Die Fraport AG könnte die Investitions- und Betriebskosten senken,
- die Low Fare Fluggesellschaften erhielten ein auf ihr Geschäftsmodell abgestimmtes Produkt und
- die sich wandelnden Wünsche und Anforderungen der Passagiere werden berücksichtigt.

Der entwickelte Konzeptansatz ist als Grobplanung aufzufassen und soll als Basis für weitere Gedanken und Interaktionen mit den Airlines dienen. Aufbauend auf diese Arbeit kann die Fraport AG ein Konzept für eine künftige Low Fare Fluggastanlage entwickeln.