

### **3. Zukünftig mögliche Entwicklungen**

Da der Flughafen Frankfurt sehr stark von der Lufthansa als Drehkreuz genutzt wird, ist die Entwicklung der Lufthansa für die weitere Entwicklung des Flughafens entscheidend. Die Lufthansa baut zur Zeit ihr Streckennetz nicht aus, sondern streicht Ziele, von 2011 bis 2014 haben die weltweit von der Lufthansa durchgeführten Flüge um 4 % abgenommen, danach aber wieder bis 2016 um 2 % zugenommen. Die Zahl der Flüge am Drehkreuz Frankfurt soll nicht mehr steigen. Es sollen nur gegebenenfalls größere und besser ausgelastete Flugzeuge eingesetzt werden. Um sich der Konkurrenz der im Direktverkehr operierenden Billigflieger zu erwehren setzt die Lufthansa ganz auf ihre Tochter Eurowings, die bisher in Frankfurt nicht vertreten ist. Durch die Konkurrenz der am persischen Golf beheimateten Fluggesellschaften ist das Asien-Geschäft der Lufthansa zurückgegangen. Daneben hat sich auch die türkische Luftlinie zu einem ernsthaften Konkurrenten entwickelt. Statt nach Frankfurt zu fliegen und von dort aus dann nach Asien, fliegen jetzt viele Passagiere zu den Drehkreuzen am Golf und in der Türkei. Für die Passagiere ist es relativ gleichgültig, wo Sie umsteigen.

#### **Die Zukunft der Drehkreuze bestimmt die Zukunft des Frankfurter Flughafens**

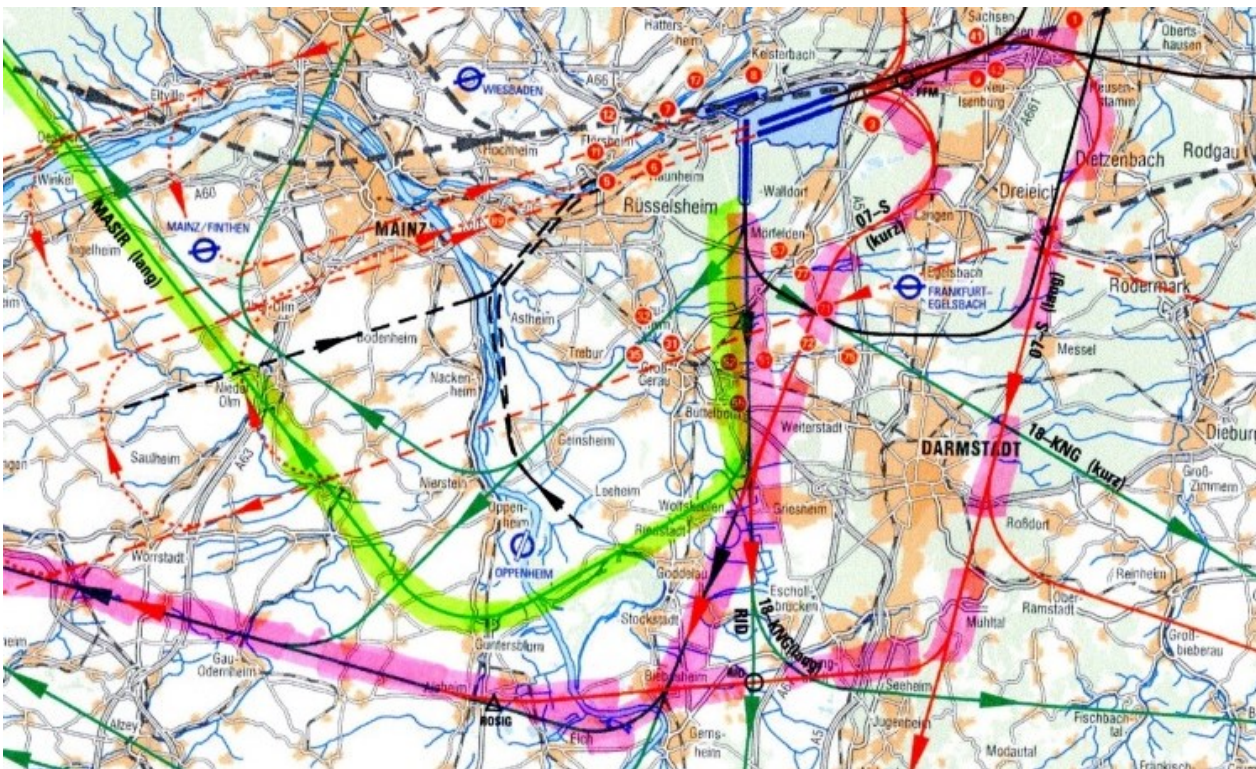
Der Betrieb der Drehkreuze könnte längerfristig auch gefährdet werden, wenn mehr Direktflüge zu Auslandszielen von anderen Flughäfen als Frankfurt angeboten würden. Schon heute kann man von anderen deutschen Flughäfen neben München und Frankfurt ebenfalls Direktflüge nach dem Ausland antreten. Der sehr große Airbus A380 ist ein typischer Flugzeug für den Drehkreuzbetrieb. Airbus hat erhebliche Schwierigkeiten das Flugzeug zu verkaufen und hat 2016 die Produktion deutlich zurückfahren müssen. Der Konkurrent Boeing hat mit seinem Dreamliner dagegen ein kleineres Flugzeug für den Punkt zu Punkt Verkehr außerhalb der Drehkreuze entwickelt. Bei Boeing sieht man offensichtlich die Zukunft des Flugverkehrs außerhalb der Drehkreuze. Airbus folgt dieser Entwicklung mit dem A350.

In der Zukunft wird es wahrscheinlich zu einer beträchtlichen Zunahme der Passagierzahlen im Flugverkehr kommen. Damit wird es immer attraktiver, Direktverbindungen zwischen zwei Flughäfen anzubieten. Schon heute sind die erfolgreichsten Fluggesellschaften, wie zum Beispiel Ryanair, reine Punkt zu Punkt Flieger. Für die Lufthansa könnten schwierige Zeiten anbrechen. Denn der Zubringerverkehr zu einem Drehkreuz ist kostspielig und lohnt sich nur bei einem hohen Passagieraufkommen. Entsprechend sieht die Lufthansa jetzt ihre Zukunft auch im Direktverkehr ihrer „billigen“ Tochtergesellschaften, der kräftig zunehmen soll.

Dass dem Frankfurter Flughafen eine goldene Zukunft ins Haus steht, ist keineswegs sicher. Er könnte unter Umständen eine gewisse Blüte erleben, wenn sich die Lufthansa entschließen würde, ihr Drehkreuz in München weitgehend aufzugeben und den Drehkreuzverkehr in Frankfurt zu konzentrieren. Dies könnte mit einer Verkehrszunahme in Frankfurt von 10-20 % einhergehen.

Müsste die Lufthansa ganz auf ihr Drehkreuz Frankfurt verzichten, würde dies zu einem Rückgang der Flugbewegungen am Frankfurter Flughafen in einer Größenordnung von 40 % führen. Die Auswirkungen auf das Rhein-Main-Gebiet wären beträchtlich. Der Fluglärm in der Region Guntersblum würde dann möglicherweise ganz aufhören.

### Ungenutzte Flugroute zwischen Ludwigshöhe und Guntersblum



Ein besonderer Risikofaktor für Guntersblum ist die unmittelbare Nähe einer Flugroute zwischen Ludwigshöhe und Guntersblum, die heute so gut wie nicht benutzt wird. Die Flugroute ist grün markiert. Wie schnell sich das ändern kann, hat sich gezeigt, als die ursprünglich nur bei Ostwind vorgesehene Flugroute über Alsheim nach der Inbetriebnahme der Nordwest-Landebahn auch bei Westwind genutzt wurde. In der umfangreichen Genehmigungsvorlage für die Südumfliegung hat die Deutsche Flugsicherung diese Folgewirkung nicht einmal erwähnt und die Route mehr als ein halbes Jahr genutzt ohne dass die nur für den Ostbetrieb vorgesehene Route auch für Westbetrieb vorgesehen war.

## **Prozess um die Südumfliegung**

Der Ausgang des Prozesses um die Südumfliegung ist zurzeit noch unklar. Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil vom 10.12.2015 der Revision gegen das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs stattgegeben und das Verfahren an den Hessischen Verwaltungsgerichtshof zurückverwiesen. Er hat aber in dem Urteil sehr deutlich gemacht, dass sich eine Entscheidung über die Zulässigkeit der Südumfliegung nicht an der Situation bei einer vollen Ausschöpfung der Kapazität orientieren kann, mit der nur in einer ferneren Zukunft gerechnet wird. Dies war die Position der Flugsicherung bei der Begründung der Routenführung nach Aufnahme des Betriebs der Landebahn-Nordwest. Das Bundesverwaltungsgericht fordert, dass geprüft werden muss, ob die Südumfliegung unter den derzeitigen Verhältnissen die günstigste Variante ist, oder ob es eine andere günstigere Variante gibt. Bei der derzeit stagnierenden Zahl der Flüge sind aber Flüge auf den Nordrouten in beträchtlicher Zahl möglich. Diese Varianten wurden aber mit dem fragwürdigen Argument, dass sie bei einer vollen Kapazitätsauslastung nicht möglich wären, nicht in die Analyse einbezogen.

Zurzeit ist nun ein Ringen vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof im Gange, das Südumfliegungskonzept mit neuen ebenfalls äußerst fragwürdigen Methoden zu retten. Wie das neue Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs aussehen wird, kann man noch nicht absehen. Es ist leider zu befürchten, dass die klagenden Fluglärmgegner ihre große Chance nicht nutzen werden, weil ihnen verständlicherweise die notwendige Fachkompetenz fehlt. In der Zwischenzeit kann die Südumfliegung weiter genutzt werden. Für Guntersblum bleibt deshalb die Lage unverändert.

## **Point-Merge-Verfahren**

Eine eher vage am Horizont zu sehende Entwicklung, ist die mögliche Einführung eines Point-Merge-Anflugverfahrens. Dabei werden Flugzeuge halbkreisförmig auf die Anflugrouten geführt. Die Flugzeuge würden dabei die Anflugrouten wesentlich später als heute erreichen. Es ist wahrscheinlich, dass dann bei Landungen von Westen ein Teil der Flugzeuge über das Gebiet am Rhein auf die Anflugrouten zufliegen würde. Dies könnte auch unangenehme Auswirkungen auf Guntersblum haben. Denn im Gegensatz zu Starts finden Landungen in erheblicher Zahl sehr früh am Morgen statt.