

63075 Offenbach am Main
Tel. pr. 069 - 86 55 67
huschinke@online.de

Dipl.-Soz. Hans Schinke, Frankenstraße 57a, 63075 Offenbach
Stadt Frankfurt am Main
z. H. Herrn Bürgermeister Uwe Becker
Römerberg 23

60311 Frankfurt

Ihre Positionierung zum Flughafen Frankfurt

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Becker,

in ihrer Regionalausgabe vom 06. Mai 2020 berichtet die Frankfurter Rundschau über eine Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses. Danach hätten Sie gesagt, der Flughafen sei das „A und O“ der Stadt Frankfurt. Er müsse künftig noch mehr leisten als bisher. Es brauche nach der Krise „ein Mehr an Flugverkehr, um die Aufrechterhaltung der sozialen Infrastruktur für die Kommune zu finanzieren.“ Für die Stadt fielen in diesem Jahr alleine 37 Mio. Euro an Fraport-Dividende weg. Sofern Sie von der FR richtig zitiert wurden, haben mich Ihre Äußerungen erst nachdenklich gemacht und später so aufgewühlt, dass ich mich heute entschlossen habe, Ihnen diesen „Offenen Brief“ zu schreiben.

Natürlich ist es eine bittere Ironie, dass ausgerechnet ein tödliches Virus derzeit einen aktiven Beitrag zur Gesundung von Mensch, Natur und Klima leistet. Endlich können wir nachts wieder durchschlafen und werden nicht kurz vor 5 Uhr wie früher rücksichtslos aus dem Schlaf gerissen. Es ist eine Wohltat, durch die lokalen Naherholungsgebiete zu streifen, ohne ständig durch Fluglärm genervt zu werden. Die gesundheitlich extrem gefährliche Ultrafeinstaubbelastung ist signifikant zurückgegangen. Mensch, Natur, Klima und Umwelt haben durch Corona eine Verschnaufpause erhalten und können endlich einmal wieder aufatmen. Zugleich setzt dieses Aufatmen für die Menschen in der Rhein-Main-Region und insbesondere für die Anwohner des Frankfurter Flughafens verständlicherweise Maßstäbe für die Zukunft. Für mich ist deshalb die wichtigste Erkenntnis aus der Corona-Pandemie, dass unser Staat durchaus in der Lage ist, in extrem herausfordernden Zeiten dem fundamentalen Gesundheitsschutz der Bürger und ihrem Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit absolute Priorität

vor wirtschaftlichen Interessen einzuräumen. Die derzeitige „**health first**“-Strategie muss deshalb auch nach Beendigung der Pandemie systematisch und konsequent fortgesetzt und zum wissenschaftsbasierten Kernelement einer gesundheits-, klima- und umweltorientierten Transformation der Luftverkehrswirtschaft werden.

Bereits 2013 hatte der renommierte Epidemiologe Prof. Greiser in seiner Studie "Prognose der Krankheitskosten und Erkrankungen durch nächtlichen Fluglärm im Umfeld des Flughafens Frankfurt" in den nächsten zehn Jahren 3.400 zusätzliche Todesfälle, 23.000 zusätzliche Krankheitsfälle und Kosten für das Gesundheitssystem von 1,6 Mrd. Euro durch Fluglärm prognostiziert. Das macht pro Jahr 340 zusätzliche Todesfälle, 2.300 zusätzliche Krankheitsfälle und zusätzliche Kosten für unser Gesundheitssystem von 160 Mio. Euro aus. Ich finde es geradezu zynisch, menschenverachtend und völlig unethisch, wenn Sie stellvertretend für die CDU Frankfurt mit Ihrem Plädoyer für „ein Mehr an Flugverkehr“ diesen unverantwortlich hohen Preis vorsätzlich in Kauf nehmen, um eine Fraport-Dividende von gerade mal 37 Mio. Euro einstreichen zu können. „Ein Mehr an Flugverkehr“ heißt für uns Menschen in der Region ja ein Mehr an Krach, ein Mehr an gesundheitlicher Belastung, ein Mehr an Herz-Kreislaufkrankungen, ein Mehr an Ultrafeinstaub und obendrein einen massiven Verlust an Lebensqualität. Natürlich basiert das finanziell bislang erfolgreiche Geschäftsmodell der Fraport AG auf der bewussten, systematischen und fortgesetzten Schädigung von Gesundheit, Umwelt und Klima. Ich bin allerdings der festen Überzeugung, dass dieses Geschäftsmodell keine Zukunft hat, weil es nicht wirklich nachhaltig und verantwortungsvoll ist. Die Corona-Botschaft lautet klar und unmissverständlich: „**health first**“. Erstens geht in Zukunft der Gesundheitsschutz der Bevölkerung als Gemeinwohlinteresse grundsätzlich vor privaten Gewinnzielungsabsichten, auch in der Luftverkehrswirtschaft. Deshalb kann zweitens der Flughafen nachhaltig nur wachsen, wenn er sich in Zukunft gesundheits-, umwelt- und klimaorientiert entwickelt. Die Pariser Klimaziele, zu deren Erreichung sich die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet hat, lassen sich nicht umsetzen mit einem Mehr an Luftverkehr, sondern nur mit einem Weniger an Flugbewegungen und mit einem völlig anderen Mobilitätskonzept. Diese Verpflichtung gilt selbstverständlich auch für den Frankfurter Flughafen!!!

Laut Meldung der Frankfurter Rundschau, Regionalausgabe, vom 30. April 2020 hatte sich der designierte Aufsichtsratsvorsitzende der Fraport AG, Michael Boddenberg, im Finanzausschuss des Hessischen Landtages deutlich gegen Forderungen, den Bau von Terminal 3 zu stoppen, ausgesprochen. Seine Positionierung mag insofern richtig sein, als es sich hier um ein langfristiges Investment handelt, bei der Corona-Pandemie hingegen um ein Ereignis mit zwar weit reichenden sozialen und wirt-

schaftlichen Folgen, aber einem hoffentlich absehbaren Ende. Trotzdem lohnt es sich, einen näheren Blick auf die derzeitige Situation der Fraport AG zu richten. Seit dem 23. März wird die Nordwestlandebahn genutzt, um dort Maschinen der Lufthansa Group zu parken, für die zurzeit auf dem internationalen Luftverkehrsmarkt keine Nachfrage vorhanden ist. Nach fraport eigenen Angaben ergibt sich aus dem 1,5 Mrd. Euro Investment für den Bau der Bahn eine jährliche Ergebnisbelastung von 100 Mio. Euro, die aus dem operativen Geschäft erwirtschaftet werden muss. Diese Erwirtschaftung ist derzeit wegen der Stilllegung der Bahn jedoch nicht möglich. Die wirtschaftlichen Folgen für die Fraport AG sind so erheblich, dass sie im Aufsichtsrat, dem Sie ja angehören, unverzüglich thematisiert werden müssten. 2021 soll Flugsteig G vorgezogen mit einer Jahreskapazität von 4 bis 5 Millionen Fluggästen in Betrieb gehen. Bei einem Investment von 200 Mio. Euro, einem Durchschnittszinssatz von angenommen 3%, einer Abschreibung über 30 Jahre und darüber hinaus anfallenden laufenden Kosten wird das Betriebsergebnis nach meiner Einschätzung mit mindestens 16 Mio. Euro jährlich zusätzlich belastet. Diese Zusatzbelastung lässt sich aber aus dem operativen Geschäft in den Segmenten Aviation und Ground Handling nicht erwirtschaften. Allerdings auch nicht aus den Umsatzbeteiligungen und Ladenmieten. Die Netto-Retailerlöse pro Fluggast lagen 2019 bei gerade mal 3,35 Euro. Um jedoch eine Ergebnisbelastung von 16 Mio. Euro jährlich refinanzieren zu können, müssten bei 4 Mio. Fluggästen durchschnittliche Netto-Retailerlöse von 4,00 Euro generiert werden. Erlöse in dieser Größenordnung sind bei dem im Flugsteig G überwiegend anfallenden „food and beverage“ Geschäft nicht darstellbar. Ich vertrete deshalb bereits seit dem vergangenen Jahr die Auffassung, dass das Projekt Flugsteig G auf den Prüfstand gestellt werden muss. Auch hier sollte sich der Aufsichtsrat zeitnah mit der flugsteigbezogenen Planungsrechnung befassen und daraus die richtigen Konsequenzen ziehen.

Nun zu dem Projekt Terminal 3. Die Corona-Pandemie hat sehr deutlich gemacht, wie riskant die Strategie des Vorstands war und ist, den Flughafen vom einstigen „Tor der Region zur Welt“ umzubauen zur „Drehtür für die ganze Welt“ und sich damit komplett abhängig zu machen von globalen Entwicklungen. Jetzt zeigt sich schlagartig, dass das Geschäftsmodell des Vorstands nicht wirklich nachhaltig ist und einem realistischen Stress-Test nicht standhält. Ein bloßes „Weiter so“ kann und darf es jedenfalls nicht geben. Sehr geehrter Herr Becker, als verantwortungsvolles Aufsichtsratsmitglied und Vertreter des zweitgrößten Einzeleigentümers sollten Sie verlangen, dass T3 auf den Prüfstand gestellt wird. Dann muss der Fraportvorstand Ihnen und Ihren Aufsichtsratskollegen u. a. erklären, wie er die jährliche Ergebnisbelastung aus dem 4 Mrd. Euro Investment für T3 in Höhe von geschätzt mindestens 310 Mio. Euro (Abschreibung über 30 Jahre, unterstellter Durchschnittszinssatz

von 3% und angenommene lfd. Betriebskosten von 57 Mio. Euro p. a.) in den kommenden Jahren aus dem extrem risikoreich gewordenen operativen Geschäft erwirtschaften will. Damit der Flughafen Frankfurt sich auch in Zukunft verantwortungsvoll, nachhaltig und wirtschaftlich stabil entwickeln kann, sollte er dann nicht strategisch neu ausgerichtet, von den extrem schwankenden Prozessen auf dem globalen Luftverkehrsmarkt entkoppelt und risikoreduziert wieder stärker fokussiert werden auf die Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Tourismus in der Metropolregion Rhein-Main? Auch dieser Plan B müßte im Aufsichtsrat diskutiert werden.

Sehr geehrter Herr Becker, nie waren die Bedingungen günstiger, den Flughafen Frankfurt nach der derzeitigen „**health first**“-**Strategie** strategisch neu auszurichten. Die Politik hat Handlungsfähigkeit bewiesen und der Gesundheit endlich den ihr gebührenden Vorrang eingeräumt. Der Corona-Schock sitzt tief. Nichts kann, wird und darf so bleiben wie vor der Pandemie, auch nicht in der deutschen Luftverkehrswirtschaft. In der Defensive ist sie für lange Zeit auf direkte staatliche finanzielle Hilfen, auf flankierende unterstützende Maßnahmen und nicht zuletzt auf das Wohlwollen der Politik dringend angewiesen. Dies gibt den beiden Mehrheitseigentümern, dem Land Hessen und der Stadt Frankfurt, eine einmalig starke Verhandlungsposition, vom Vorstand eine strategische Neuausrichtung der Fraport AG als Plan B einzufordern. Wenn es bei der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH kein professionelles Beteiligungsmanagement gibt, sollten Sie sich externer Expertise bedienen, um mit dem Fraportvorstand auf Augenhöhe argumentieren zu können.

Ich freue mich, von Ihnen zu hören.

Mit freundlichen Grüßen

Hans Schinke