

Dipl.-Soz. Hans Schinke
Frankenstraße 57a

Offenbach, den 14.05.2020

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 Oberbürgermeister Peter Feldmann
Römerberg 23

60311 Frankfurt

Flughafenpolitik nach Corona

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Peter Feldmann,

die in der politischen Diskussion und in der interessierten Öffentlichkeit auf Empörung gestoßene Äußerung Ihres Magistratskollegen Uwe Becker, wonach er nach einer Meldung der FR vom 06. Mai 2020 in der letzten Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses gesagt haben soll, es brauche nach der Corona-Krise „ein Mehr an Flugverkehr, um die Aufrechterhaltung der sozialen Infrastruktur für die Kommune zu finanzieren.“ sowie die leider nur virtuelle Hauptversammlung der Fraport AG am 26. Mai veranlassen mich als einfacher Bürger der Stadt Offenbach und Kleinaktionär der Fraport AG, Ihnen als Vertreter des zweitgrößten Einzeleigentümers im Aufsichtsrat der Fraport AG einige Zeilen zur zukünftigen Flughafenpolitik der Fraport AG zu schreiben.

Bei seiner umstrittenen Äußerung konnte Ihr Magistratskollege Becker allerdings noch nicht wissen, dass Ministerpräsident Volker Bouffier in einem Gastbeitrag in der FAZ am 07. Mai 2020 wenn auch leicht missverständlich formuliert hatte „Nach der „Stunde Null“ von 1945 befinden wir uns derzeit wieder in einer „Stunde Null“..... Aber wie 1945 kann auch in dieser „Stunde Null“ ein chancenreicher Neuanfang liegen.“ Zu meiner eigenen Überraschung knüpft Ministerpräsident Volker Bouffier mit seinem wirtschaftspolitischen Kurswechsel hier vermutlich an die Tradition des Ahlener Programms der CDU vom 03. Februar 1947 an, in dem es u. a. heißt: „Das kapitalistische Wirtschaftssystem ist den staatlichen und sozialen Lebensinteressen des deutschen Volkes nicht gerecht geworden. Nach dem furchtbaren politischen, wirtschaftlichen und sozialen Zusammenbruch als Folge einer verbrecherischen Machtpolitik kann nur eine Neuordnung von Grund aus erfolgen. Inhalt und Ziel dieser sozialen und wirtschaftlichen Neuordnung kann nicht mehr als das kapitalistische Gewinn- und

Machtstreben, sondern nur das Wohlergehen unseres Volkes sein. Durch eine gemeinwirtschaftliche Ordnung soll das deutsche Volk eine Wirtschafts- und Sozialverfassung erhalten, die dem Recht und der Würde des Menschen entspricht, dem geistigen und materiellen Aufbau unseres Volkes dient und den inneren und äußeren Frieden sichert. In dieser Erkenntnis hat das Parteiprogramm der CDU vom März 1946 folgende Grundsätze aufgestellt:...

Ministerpräsident Volker Bouffier ist jetzt anscheinend bereit, in der von ihm so genannten „Stunde Null“ unter anderem den gesundheits-, klima- und umweltschädlichen Luftverkehr grundsätzlich auf den Prüfstand zu stellen und die „**health first**“-Strategie auch nach Beendigung der Corona-Pandemie für eine strategische Neuausrichtung der Fraport AG zu nutzen. Die Corona-Botschaft lautet dabei ganz eindeutig: Der Flughafen Frankfurt kann erstens nur nachhaltig und verantwortungsvoll wachsen, wenn er sich in Zukunft gesundheits-, umwelt- und klimaorientiert entwickelt. Und zweitens: Der Gesundheitsschutz der Bevölkerung als Gemeinwohlinteresse geht grundsätzlich vor den privaten Gewinnzielen der Luftverkehrswirtschaft. In diesem Zusammenhang ist erneut auf die Studie von Prof. Greiser "Prognose der Krankheitskosten und Erkrankungen durch nächtlichen Fluglärm im Umfeld des Flughafens Frankfurt" von 2013 zu verweisen. Darin prognostiziert der renommierte Epidemiologe 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.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Feldmann, um das Ziel einer strategischen Neuausrichtung des Flughafens Frankfurt auch tatsächlich zu erreichen, ist es zwingend notwendig, dass die Vertreter der beiden größten Einzeleigentümer in engem Schulterschluss zusammen arbeiten. Ich möchte Ihnen nachstehend gerne einige Handlungsfelder benennen, die aus meiner Sicht Bestandteil einer strategischen Neuausrichtung der Fraport AG sein müssten. Ich würde es daher sehr begrüßen, wenn Sie sich diese Agenda in großen Teilen zu eigen machen und in engem Schulterschluss mit dem größten Einzeleigentümer, dem Land Hessen, in den kommenden Aufsichtsratssitzungen der Fraport AG offensiv vertreten.

CO₂-Fußabdruck des Flughafens Frankfurt

Bitte setzen Sie sich dafür ein, dass die CO₂-Emissionen der Fraport AG von 0,19 Mio. Tonnen in 2018 nicht erst 20250, sondern vorgezogen bereits 2030 auf Null abgesenkt werden. Entsprechend sollten die nach LTO-Zyklus ermittelten CO₂-Emissionen des gesamten Airports von 1,69 Mio. Tonnen in 2018 bis 2050 auf Null abgesenkt werden. Beide Maßnahmen leisten einen Beitrag zur Erreichung der Pariser Klimaziele, zu deren Umsetzung sich die Bundesrepublik Deutschland verbindlich verpflichtet hat.

Immer mitbedacht werden sollte dabei, dass eine Tonne Kohlendioxid (CO₂) nach Berechnungen des Umweltbundesamts Schäden von rund 180 Euro verursacht.

Nachtflugverbot

Bitte setzen Sie sich weiterhin für ein echtes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr statt lediglich Betriebsbeschränkungen zwischen 23 und 5 Uhr ein. Danach wären Landungen nach 22 Uhr grundsätzlich verboten. Damit wird das Risiko von Bluthochdruck, Herzkreislauferkrankungen und Schlaganfällen erheblich reduziert. Für verspätete Starts und Landungen zwischen 22 und 23 Uhr sollten dann in Zukunft identische Regelungen gelten. Die Beweislast würde insofern umgekehrt, als eine Genehmigung durch die örtliche Luftaufsichtsstelle im Einzelfall nur dann erteilt werden dürfte, wenn der jeweilige Carrier vorher in seinem Ausnahmeantrag nachweisen kann, dass die Verspätungen auf Gründen beruhen, die nicht er zu vertreten hat und ein Ausweichen auf den Flughafen Hahn/zum Airport Kassel nicht zumutbar ist!

In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass sämtliche 163 gegen Piloten wegen Verspätungslandungen in 2018 eingeleitete Verfahren im Jahre 2020 bußgeldfrei eingestellt wurden.

Zudem sollte die Ziffer 4.1.3.3. des PFB vom Dezember 2007 ersatzlos gestrichen werden. Dadurch entfällt der zum Missbrauch verleitende Grenzwert von bislang erlaubten jahresdurchschnittlich 7,5 kalendertäglichen Verspätungslandungen.

Low-Cost-Carrier

Bitte setzen Sie sich dafür ein, dass die Low-Cost-Flieger zum Kassel Airport verlagert werden. Dadurch erhält Kassel eine tragfähige wirtschaftliche Perspektive. Die Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet wird zudem spür- und messbar von Lärm- und Ultrafeinstaubemissionen entlastet. Die Verlagerung ist zudem ein Beitrag zur Reduzierung der Flugbewegungen in Frankfurt auf die Zielgröße von 380.000.

Fraport hat jetzt die Reißleine gezogen und beim Hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium die Streichung des Incentive-Programms aus der Entgeltordnung mit Wirkung ab 01.01.2021 beantragt. Dieses Incentiveprogramm hätte im Übrigen nie genehmigt werden dürfen, weil es die künstliche Generierung von Luftverkehr zum Ziele hatte und damit zu Lasten der Menschen in der Rhein-Main-Region ging.

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. Der Aufsichtsrat der Fraport AG sollte daher das Projekt Flugsteig G unverzüglich auf den Prüfstand stellen und die richtigen Konsequenzen ziehen. Wenn der Fraportvorstand die personellen Ressourcen über einen sogenannten „sozialverträglichen“ Stellenabbau anpassen will, dann müssen konsequenterweise auch die Flughafenkapazitäten angepasst werden (s. u.).

Ultrafeinstaub

Die flughafen- und luftverkehrsinduzierten Ultrafeinstaubemissionen sollten systematisch erfasst und regelmäßig öffentlich zugänglich dokumentiert werden als Voraussetzung für eine nach international anerkannten Grenzwerten durchgeführte, verursachergerechte Reduzierung der Emissionen auf ein gesundheitlich unbedenkliches Maß.

Kein durch die Öffentliche Hand finanzierter S-Bahnanschluss für Terminal 3

Bitte unterstützen Sie auch diese Forderung.

Kein Stellenabbau bei der Fraport AG und ihren inländischen Beteiligungen

Am 13. Mai meldet die FR, dass der Fraportvorstand an Stellenabbau denke. Vorstandschef Schulte kündigte an, mit den Gewerkschaften (hoffentlich auch mit dem Betriebsrat) über sozialverträgliche Lösungen sprechen zu wollen. Bereits diese Vorankündigung des Vorstands ist eine einzige Bankrotterklärung, hat sich das Unternehmen doch bislang medial stets als „Jobmotor“, „größte Arbeitsstätte Deutschlands“, „Herzmuskel der Region“ und unersetzlicher Treiber von Prosperität und Wohlstand inszeniert. Interessenausgleich und Sozialpläne, auch wenn sie dem sogenannten „sozialverträglichen“ Stellenabbau dienen sollten, müssen bei einem Unternehmen, das sich mehrheitlich in Öffentlicher Hand befindet, ausgeschlossen werden. Stattdessen ist alles daran zu setzen, die gesamte Mannschaft an Bord zu halten. Vorstellbar für mich ist allenfalls der ganze normale Fluktuationsersatz. Wenn der Fraportvorstand laut Meldung der FR darüber nachdenkt, Ressourcen anzupassen, so gilt dies zwingend auch für die vom Flughafen vorgehaltenen sonstigen Kapazitäten. Es passt überhaupt

nicht zusammen, Terminal 3 weiter zu bauen, damit Kapazitäten zu erweitern und gleichzeitig Stellen zu streichen. Nicht nur das Personal, auch das Projekt T3 muss deshalb im Aufsichtsrat unverzüglich auf den Prüfstand gestellt werden (s. u.)

Begrenzung der Flugbewegungen

Nie war der Zeitpunkt günstiger, als jetzt beim kommenden Neustart der Fraport AG auch die Anzahl der maximalen Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt neu zu regeln. Das Aktiengesetz verbietet es nicht, dass die beiden größten Anteilseigner eigene Strategien zum Neustart der Fraport AG in der „Stunde Null“ entwickeln und später dann in die Diskussion mit dem Vorstand z. B. im Rahmen einer gemeinsamen Kommission einbringen.

So wie die Fraport AG das Nachtflugverbot zwischen 22 Uhr und 5 Uhr als Nebenbestimmung im Planfeststellungsverfahren beantragt hatte, so könnte sie ebenfalls eine Deckelung der Flugbewegungen auf 380.000 jährlich beantragen. Damit wäre eine Rechtsbasis geschaffen, um bei Slotvergabe und den Start- und Landeentgelten Flüge zu verdrängen, welche diese Grenze überschreiten. Die Gestaltung der Start- und Landeentgelte sieht ausdrücklich vor, dass Aspekte von öffentlichen oder allgemeinen Interessen in die Bestimmung von Entgelten einfließen können. Zunächst könnte man die Anzahl der jährlichen Flugbewegungen reduzieren, wenn man den touristischen Charterverkehr in die Warmwassergebiete des Mittelmeeres und der Kanaren auf die benachbarten Regionalflughäfen Hahn und Kassel verlagerte. Hinzukäme die gezielte Reduzierung der unnötigen Inlandsflüge und die Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene. Das Instrument der Start- und Landeentgelte ist bereits erfolgreich angewandt worden, um sozial-ökologisch unerwünschte Verkehre (wie besonders laute Flugzeuge) zurückzudrängen. Den Charter-Airlines könnten höhere Start- und Landeentgelte auferlegt werden, damit für sie ein Anreiz entsteht, ihre Verkehre auf die Flughäfen Hahn und Kassel zu verlagern. Auch könnte die Landesregierung Gespräche mit den Charterfluggesellschaften führen und ihnen für die Verlagerung weitere Anreize bieten. Es wäre auch im Sinne der Landespolitik, für eine bessere Auslastung in Kassel zu sorgen. Das Instrument der Start- und Landegebühren könnte auch eingesetzt werden, um eine Begrenzung der Bewegungen auf 380.000 zu erreichen. Wenn man die Flugbewegungen aus den Vergangenheitsdaten des letzten Jahres auf die einzelnen Airlines herunterbrechen würde, könnte man zum Beispiel diese Größen den Airlines als „Kontingent“ an Flugbewegungen für das laufende Jahr zur Verfügung stellen. Bei Überschreitung des Kontingents wären dann Start- und Landegebühren anzuheben. Damit erhielten die Airlines Anreize, ihre Zusatzverkehre auf andere Flughäfen zu verlagern.

Terminal 3

Abschließend 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 Entwicklungen auf dem globalen Luftverkehrsmarkt. 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 Oberbürgermeister Feldmann, als verantwortungsvolles Aufsichtsratsmitglied und Vertreter des zweitgrößten Einzeleigentümers sollten Sie darauf bestehen, dass T3 unverzüglich auf den Prüfstand gestellt wird. Es kann und darf nicht sein, dass über Sozialpläne Personal abgebaut werden soll, gleichzeitig aber Kapazitäten am Flughafen unvermindert erweitert werden. Hier muss unverzüglich die Notbremse gezogen werden. 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. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die HUB-Funktion des Flughafens längst kein Alleinstellungsmerkmal mehr ist. Nach seinem eigenen Selbstverständnis versteht sich Fraport als Infrastrukturdienstleister für Wirtschaft und Tourismus, der die hessische und die exportorientierte deutsche Wirtschaft optimal mit den globalen Wachstumsmärkten verknüpft. Dazu passt überhaupt nicht, dass mit steigendem Anteil inzwischen 55% der Passagiere in Frankfurt nur umsteigen und deutschen Boden folglich auch niemals betreten.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Peter Feldmann, 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. Die Fraport AG ist erkennbar in der Defensive und nicht zuletzt auf das Wohlwollen der Politik dringend angewiesen. Dies gibt den beiden Mehrheitsei-

gentümern, dem Land Hessen und der Stadt Frankfurt, eine einmalig starke Verhandlungsposition, in der von Ministerpräsident Volker Bouffier sogenannten „Stunde Null“ den Vorstand aufzufordern, entsprechende Anträge zur Änderung/Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom Dezember 2007 zu stellen und mit ihm - z. B. in einer gemeinsamen Kommission - die Eckpunkte einer strategischen Neuausrichtung der Fraport AG zu erarbeiten . Gibt es bei der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH kein professionelles Beteiligungsmanagement, dann sollten Sie sich unbedingt externer Expertise bedienen, um mit dem Fraportvorstand in diesen strategisch enorm wichtigen Fragen auf Augenhöhe argumentieren zu können.

Zum Schluss erlaube ich mir noch eine Bitte zu äußern. Aus meiner langjährigen Tätigkeit als Personalprokurist bei einem großen regionalen Energieversorger ist mir bekannt, dass in dem damaligen städtischen Beteiligungsmanagement sehr differenzierte Ausarbeitungen vorlagen, in denen die Stadt als Eigentümerin sehr klar ihre Vorstellungen zum Beispiel zur zukünftigen Entwicklung der einzelnen städtischen Gesellschaften, ihre Renditeerwartungen sowie ihre Vorstellungen zum sozialen und ökologischen Engagement formuliert hatte. Ich darf Sie bitten, mir das entsprechende Positionspapier der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH zur Beteiligung an der Fraport AG zukommen zu lassen, sehr gerne zusammen mit einer kurzen Replik zu meinen vorgenannten Ausführungen.

Mit freundlichen Grüßen

Hans Schinke