

Hessisches Ministerium der Finanzen

z. Hd. Herrn Finanzminister Michael Boddenberg

Postfach 3180

65021 Wiesbaden

CO₂-Fußabdruck des Frankfurter Flughafens

Sehr geehrter Herr Minister Boddenberg,

nach dem Nachhaltigkeitsbericht 2019 der Fraport AG betrug der CO₂-Fußabdruck des Flughafens 1.750.000 t CO₂. Das Umweltbundesamt beziffert den Umweltschaden pro Tonne CO₂ auf 180,00 Euro. Das ergibt einen Gesamtumweltschaden von jährlich 315.000.000 Euro.

Von dem gesamten CO₂-Fußabdruck entfielen 9,7% auf den Betrieb des Flughafens selbst, nämlich 170.310 t CO₂. Für das Zieljahr 2030 strebt die Fraport AG eine Reduzierung auf 80.000 t CO₂ an. Von 2030 bis 2050 will der Flughafenbetreiber diesen dann noch in ihrer Verantwortung verbleibenden CO₂-Fußabdruck auf Null senken. Dann verbleibt nach heutigem Stand immer noch ein luftverkehrsinduzierter umweltschädlicher Fußabdruck von 1.570.000 t CO₂.

Bei der Erläuterung der vorgenannten Zahlen argumentiert der Flughafenbetreiber, dass sein Focus weniger auf der Luftfahrt an sich, als auf den Emissionen in seinem direkten Verantwortungsbereich liege. Diese Argumentation ist schlichtweg falsch und unredlich, weil das Geschäftsmodell des Flughafenbetreibers ja gerade auf der Abwicklung von Luftverkehr liegt, der derzeit naturgemäß mit einer sehr hohen CO₂-Last verbunden ist. Genauso wenig kann sich ein Diskothekenbetreiber von der Verantwortung freisprechen, wenn er gerade mit der Vergrößerung seines Betriebs Autoverkehr aus dem ganzen Umland anzieht und die Anwohner der Diskothek durch die damit verbundenen Lärmemissionen bis in die späten Nachtstunden hinein extrem belastet werden.

Der Erste Senat des Bundesverfassungsgerichts hat am 24. März wegweisende Beschlüsse gefasst, die den Gesetzgeber verpflichten, das Klimaschutzgesetz auf dem Weg zur Klimaneutralität in wesentlichen Punkten nachzubessern und zu konkretisieren. Ich zitiere aus der Veröffentlichung des Bundesverfassungsgerichts:

1. Der Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG schließt den Schutz vor Beeinträchtigungen grundrechtlicher Schutzgüter durch Umweltbelastungen ein, gleich von wem und durch welche Umstände sie drohen. Die aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG folgende Schutzpflicht des Staates umfasst auch die Verpflichtung, Leben und Gesundheit vor den Gefahren des Klimawandels zu schützen. Sie kann eine objektivrechtliche Schutzverpflichtung auch in Bezug auf künftige Generationen begründen.

2. Art. 20a GG verpflichtet den Staat zum Klimaschutz. Dies zielt auch auf die Herstellung von Klimaneutralität.

Art. 20a GG genießt keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen, sondern ist im Konfliktfall in einen Ausgleich mit anderen Verfassungsrechtsgütern und Verfassungsprinzipien zu bringen. Dabei nimmt das relative Gewicht des Klimaschutzgebots in der Abwägung bei fortschreitendem Klimawandel weiter zu.

Besteht wissenschaftliche Ungewissheit über umweltrelevante Ursachenzusammenhänge, schließt die durch Art. 20a GG dem Gesetzgeber auch zugunsten künftiger Generationen aufgegebenen besondere Sorgfaltspflicht ein, bereits belastbare Hinweise auf die Möglichkeit gravierender oder irreversibler Beeinträchtigungen zu berücksichtigen.

Als Klimaschutzgebot hat Art. 20a GG eine internationale Dimension. Der nationalen Klimaschutzverpflichtung steht nicht entgegen, dass der globale Charakter von Klima und Erderwärmung eine Lösung der Probleme des Klimawandels durch einen Staat allein ausschließt. Das Klimaschutzgebot verlangt vom Staat international ausgerichtetes Handeln zum globalen Schutz des Klimas und verpflichtet, im Rahmen internationaler Abstimmung auf Klimaschutz hinzuwirken. Der Staat kann sich seiner Verantwortung nicht durch den Hinweis auf die Treibhausgasemissionen in anderen Staaten entziehen.

In Wahrnehmung seines Konkretisierungsauftrags und seiner Konkretisierungsprärogative hat der Gesetzgeber das Klimaschutzziel des Art. 20a GG aktuell verfassungsrechtlich zulässig dahingehend bestimmt, dass der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist.

Art. 20a GG ist eine justiziable Rechtsnorm, die den politischen Prozess zugunsten ökologischer Belange auch mit Blick auf die künftigen Generationen binden soll.

3. Die Vereinbarkeit mit Art. 20a GG ist Voraussetzung für die verfassungsrechtliche Rechtfertigung staatlicher Eingriffe in Grundrechte.

4. Das Grundgesetz verpflichtet unter bestimmten Voraussetzungen zur Sicherung grundrechtsgeschützter Freiheit über die Zeit und zur verhältnismäßigen Verteilung von Freiheitschancen über die Generationen. Subjektivrechtlich schützen die Grundrechte als intertemporale Freiheitssicherung vor einer einseitigen Verlagerung der durch Art. 20a GG aufgegebenen Treibhausgasminderungslast in die Zukunft. Auch der objektivrechtliche Schutzauftrag des Art. 20a GG schließt die Notwendigkeit ein, mit den natürlichen Lebensgrundlagen so sorgsam umzugehen und sie der Nachwelt in solchem Zustand zu hinterlassen, dass nachfolgende Generationen diese nicht nur um den Preis radikaler eigener Enthaltbarkeit weiter bewahren könnten.

Die Schonung künftiger Freiheit verlangt auch, den Übergang zu Klimaneutralität rechtzeitig einzuleiten. Konkret erfordert dies, dass frühzeitig transparente Maßgaben für die weitere Ausgestaltung der Treibhausgasreduktion formuliert werden, die für die erforderlichen Entwicklungs- und Umsetzungsprozesse Orientierung bieten und diesen ein hinreichendes Maß an Entwicklungsdruck und Planungssicherheit vermitteln.

5. Der Gesetzgeber muss die erforderlichen Regelungen zur Größe der für bestimmte Zeiträume insgesamt zugelassenen Emissionsmengen selbst treffen. Eine schlichte Parlamentsbeteiligung durch Zustimmung des Bundestags zu Verordnungen der Bundesregierung kann ein Gesetzgebungsverfahren bei der Regelung zulässiger Emissionsmengen nicht ersetzen, weil hier gerade die besondere Öffentlichkeitsfunktion des Gesetzgebungsverfahrens Grund für die Notwendigkeit gesetzlicher Regelung ist. Zwar kann eine gesetzliche Fixierung in Rechtsbereichen, die ständig neuer Entwicklung und Erkenntnis unterworfen sind, dem Grundrechtsschutz auch abträglich sein. Der dort tragende Gedanke dynamischen Grundrechtsschutzes (grundlegend BVerfGE 49, 89 <137>) kann dem Gesetzeserfordernis hier aber nicht entgegengehalten werden. Die Herausforderung liegt nicht darin, zum Schutz der Grundrechte regulatorisch mit Entwicklung und Erkenntnis Schritt zu halten, sondern es geht vielmehr darum, weitere Entwicklungen zum Schutz der Grundrechte regulatorisch überhaupt erst zu ermöglichen.

Es liegt auf der Hand, dass diese wegweisenden Beschlüsse des Bundesverfassungsgerichts nicht nur den Gesetzgeber zum Handeln zwingen, sondern auch die Verantwortlichen der Luftverkehrswirtschaft, die jetzt gezwungen werden, die klimaschädlichen Emissionen des Luftverkehrs in einem ganz konkreten, zeitlich terminierten und quantifizierten Stufenplan auf Null zu reduzieren, um die Pariser Klimaziele zu erreichen und die nachwachsende Generation nicht mit Folgen zu belasten, die eigentlich die jetzige Generation zu schultern hätte. Sehr geehrter Herr Finanzminister Boddenberg, ich frage Sie als Aufsichtsratsvorsitzenden der Fraport AG daher ganz konkret, wo und wie die Fraport AG ihre eigenen CO₂-Ziele nachschärfen wird und vor allen Dingen, was sie zu tun gedenkt, um auch den durch ihr Geschäftsmodell mit verursachten, luftverkehrsinduzierten CO₂-Fußabdruck spätestens bis 2050 auf Null zu reduzieren.

In diesem Zusammenhang frage ich auch an, ob der Aufsichtsrat der Fraport AG bereits ein Gutachten in Auftrag gegeben hat, das sich mit den wirtschaftlichen Folgen befasst, falls der Flughafenbetreiber infolge und nach der Corona-Pandemie nicht mehr das frühere und schon gar nicht mehr das einmal anvisierte Niveau an Flugbewegungen erreichen wird. Es geht also um einen Plan B. Die Nordwestlandebahn belastet das Unternehmensergebnis nach fraport eigenen Angaben mit jährlich 100 Mio. Euro, das Termin 3 nach seiner Fertigstellung mit ca. 300 bis 350 Mio. Euro, die natürlich aus dem operativen Geschäft heraus erwirtschaftet werden müssen. Die wirtschaftlichen Folgen sind gravierend, wenn sich das operative Geschäft jedoch nicht wie erwartet entwickelt.

Zur wirtschaftlichen Bedeutung des Frankfurter Flughafens hatte mich bereits in früheren Schreiben geäußert, so dass ich mich hier kurz fassen kann:

- ✓ **Fraport ist nicht der größte Arbeitgeber Hessens.**
- ✓ **Die Fraport AG ist auch nicht das umsatzstärkste hessische Unternehmen, s. dazu im Vergleich die Umsätze von Braun-Melsungen. Die Merck AG in Darmstadt hat 2019 einen Konzernumsatz von 16,2 Mrd. Euro erwirtschaftet. Das sind 284.000 Euro pro Beschäftigtem. Die Fraport AG kommt im Vergleich dazu lediglich auf 150.000 Euro. Das entspricht 53%.**
- ✓ **Die Fraport AG ist nicht einmal Frankfurts größter Gewerbesteuerzahler.**
- ✓ **Fraport beförderte 2017 64,5 Mio. Passagiere. Im gleichen Zeitraum fertigte der Frankfurter Hauptbahnhof 165 Mio. Fahrgäste ab.**
- ✓ **Nicht eine einzige der für die industrielle und wirtschaftliche Zukunft Deutschlands entscheidenden Schlüsseltechnologien wird am Frankfurter Flughafen entwickelt, produziert und vertrieben.**
- ✓ **Der Logistikbereich ist ökologisch ein gigantischer Flächenkonsument, und das bei einer Stadt, die eigentlich jeden Quadratmeter für Wohnraum und Wirtschaft dringend benötigt. Bei einer Betriebsfläche von 21 Quadratkilometern und 81.000 Beschäftigten (beide Angaben von der Fraport AG) verbraucht jeder Beschäftigte am Flughafen rein rechnerisch pro Kopf 260 Quadratmeter, im Vergleich dazu jeder wertschöpfende Beschäftigte im Banken- und Finanzbereich Frankfurt lediglich 25 Quadratmeter, auf den Flächenbedarf bezogen eine extrem schlechte Wertschöpfungsrelation.**
- ✓ **Stichwort „Jobmotor Flughafen“. Von 2012 bis 2015 erhöhte ein einzelnes Unternehmen, nämlich der Medizintechnikkonzern Braun-Melsungen, in Nordhessen auch ohne Nähe zum Flughafen seine Beschäftigtenzahl in Deutschland um rund 2.200 (2.178). In diesen vier Jahren schufen die 500 am Flughafen angesiedelten**

Unternehmen zusammen lediglich 3.000 neue Jobs. Das sind gerade mal 6 im Schnitt. Das Statistische Landesamt bestätigt uns, dass neue Arbeitsplätze überwiegend vom Mittelstand geschaffen werden. Das sind im Bereich Arbeitsplätze die „hidden champions“.

Was jetzt gebraucht wird, ist ein Plan B, um den Flughafen für die Zeit nach Corona (oder eher mit Corona?) auf wirtschaftlich stabile Beine zu stellen und zukunftssicher auszurichten. Zur Sicherung des Wohlstands in Deutschland benötigen wir innovative, umweltfreundliche und Ressourcen schonende Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung und geringem Flächenverbrauch. Für all dies steht der Frankfurter Flughafen leider nicht. Das könnte sich jedoch ändern, wenn durch ein Gesundshrumpfen des Flughafens auf den dann frei werdenden Flächen in Ergänzung zu Gateway Gardens durch eine gezielte Konversion ein einzigartiger Innovations- und Technologiepark im Herzen Europas entstünde. Einen visionslosen Neustart zu den alten Konditionen können sich die beiden Haupteigentümer, das Land Hessen und die Stadt Frankfurt, jedenfalls nicht leisten.

Sehr geehrter Herr Boddenberg, wie immer freue mich auf Ihre Rückmeldung, für die ich mich bereits jetzt bedanke.

Mit freundlichen Grüßen

Hans Schinke