



BÜNDNIS DER BÜRGERINITIATIVEN

KEIN FLUGHAFENAUSBAU - FÜR EIN NACHTFLUGVERBOT



Über 80 Initiativen im Rhein-Main-Gebiet

26. Mai 2020

Pressemitteilung

Fraport und der Luftverkehrswirtschaft Grenzen setzen! Hauptversammlung der Fraport AG am 26. Mai 2020

In diesem Jahr findet die Hauptversammlung der Fraport AG wegen der Corona-Krise nur online statt. Das ändert nichts daran, dass Bürgerinitiativen und Klimaaktivisten wie in den Vorjahren die Versammlung zum Anlass nehmen, öffentlich und nachdrücklich gegen eine die völlig verfehlte und verheerende Geschäftspolitik von Fraport AG und der gesamten Luftverkehrswirtschaft protestieren.

Menschen und Klima müssen Vorrang haben vor den Interessen des Luftverkehrs. Der Flughafen Frankfurt ist nicht raumverträglich. Er hätte niemals ausgebaut werden dürfen. Die neue Landebahn hätte nicht gebaut werden dürfen und muss wieder geschlossen werden. Wir brauchen das strikte Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr und eine Deckelung der Zahl der Flugbewegungen auf 380.000 pro Jahr. Kein Terminal 3.

Schluss mit den wahnwitzigen Wachstumsplänen der Luftverkehrsindustrie. Der Flugverkehr ist Klimakiller Nr. 1 und muss deutlich reduziert werden - im Rhein-Main-Gebiet und weltweit! Fraport steht für einen auf Wachstum und Ausbeutung orientierte Geschäftspolitik - ohne Rücksicht auf die sozialen Belange der Beschäftigten, auf Anwohner, Umwelt und Klima.

Das BBI Bündnis der Bürgerinitiativen hat heute um 10 Uhr zu einer Mahnwache auf dem Paulsplatz in Frankfurt am Main aufgerufen. Die Bewegung „Fridays for Future“ startet um 15 Uhr zu einer Fahrrad demonstration vor der Alten Oper.

„So wie es war, darf es nicht wieder werden.“ fordert Thomas Scheffler, Sprecher des BBI. „Nutzen wir die Chancen, die uns der Shutdown eröffnet hat und schaffen wir einen Flughafen, der den Interessen der Region gerecht wird.“

Unser Mitstreiter Dr. Berthold Fuld kritisiert deutlich die Einschränkungen der Aktionärsrechte hinsichtlich der Auskunfts- und Fragerechte. Seine Fragen (siehe Anlage) hat er an die Verwaltung der Fraport AG gerichtet und erwartet klare Antworten.

Das „Bündnis der Bürgerinitiativen - Kein Flughafenausbaubau - Für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr“, kurz: BBI, ist ein Zusammenschluss von mehr als 80 Initiativen. Das Bündnis streitet für die Wiedergewinnung und den Erhalt der Lebensqualität der Menschen im Rhein-Main-Gebiet. Es setzt sich für die Schaffung einer lebenswerten Region ein und fordert den Schutz der Menschen vor den schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs und erklärt sich solidarisch mit allen von Verkehrslärm betroffenen Menschen. Das Bündnis fordert einen verantwortungsvollen Umgang mit der Mobilität. Die gemeinsamen Ziele sind:

- Verhinderung des Ausbaus des Frankfurter Flughafens und anderer Flughäfen in der Region.
- Schaffung von nächtlicher Ruhe durch ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr.
- Schaffung von rechtlich einklagbaren Grenzen der Belastung für die Bürgerinnen und Bürger.
- Verursachergerechte Zuordnung von Kosten auf die Luftverkehrsindustrie; Stopp der Subventionen.
- Verringerung der Flugbewegungen auf maximal 380.000 pro Jahr und Reduzierung der bestehenden Belastungen durch Fluglärm, Luftverschmutzung und Bodenverbrauch durch Flugverkehr im Rhein-Main-Gebiet.
- Stilllegung der Landebahn Nordwest.

Kontakt:

Thomas Scheffler, Bündnissprecher
scheffler@flughafen-bi.de
Telefon 06145 502150

Anlage

Fragen zur Fraport-Hauptversammlung am 26.5.20

Auf den ersten Blick wirkt es zumindest etwas beruhigend, dass der Frachtverkehr am Frankfurter Flughafen nur wenig zurückgegangen ist. Immerhin entfielen – in Verkehrseinheiten gemessen – 2019 rund 22% auf den Frachtverkehr.

Allerdings ist der Umsatzanteil der Fracht gering. In einer früheren Hauptversammlung antwortete mir Herr Dr. Schulte auf die diesbezügliche Frage, dass 2% des Umsatzes des Bereichs Aviation, 2 % des Umsatzes des Bereichs Bodenverkehrsdienste und 1% des Bereichs Retail and Real Estate auf den Frachtflugverkehr entfielen. Daran dürfte sich nichts Wesentliches geändert haben.

Deckt der Frachtverkehr überhaupt seine Betriebskosten? Welchen Umsatz erzielten Sie im April 2020 aus dem Frachtverkehr? Wie hoch waren die Betriebskosten des Flughafens? Welcher Anteil wurde nach welchem Schlüssel der Fracht zugeordnet? Beabsichtigen Sie, die Entgelte für Fracht auf ein Maß zu erhöhen, dass der Frachtverkehr kostendeckend abgewickelt wird, oder wollen Sie die z.B. für die Flughäfen Hahn und Leipzig unfaire Quersubventionierung des Frachtverkehrs aus dem Passagierverkehr beibehalten?

Sie haben ein Incentive-Programm aufgelegt, das Sie aber zum 1.1.2021 einstellen wollen. Wie hoch waren im vergangenen Jahr die Aufwendungen für dieses Incentive-Programm?

Die EU-Bodenverkehrsrichtlinie verbietet die Querfinanzierung der Bodenverkehrsdienste aus anderen Flughafenbereichen. Dem Geschäftsbericht kann man jedoch entnehmen, dass der Bereich Ground Handling zwar die Betriebskosten erwirtschaftet, nicht aber die Kapitalkosten. Wie ist das mit dem einschlägigen Regelwerk vereinbar?

Zu Ihrem Risikobericht merke ich an, dass Sie weiterhin Eintrittswahrscheinlichkeiten und auch Schadenshöhen in einzelnen Fällen zu gering schätzen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit beispielsweise gesamtwirtschaftlicher Risiken sollte als wahrscheinlich eingeschätzt werden, und die Schadenshöhe sehr hoch. Weiterhin beginnt die Stufe „Schadenshöhe sehr hoch“ bereits bei 40 Mio. € und damit weit entfernt von maximal möglichen Schäden, wie z.B. durch die aktuelle Pandemie.

Bereits im letzten Jahr habe ich in einem Antrag zur Hauptversammlung darauf hingewiesen, dass das größte Risiko für Fraport ein Rückgang der Passagierzahlen sei. Ein GAU ist eingetreten, und zwar weltweit. Ein ganz erhebliches Risiko ist aber auch durch ein geringeres Passagierwachstum als prognostiziert gegeben; dieses Risiko scheinen Sie, wie Ihr Festhalten an Terminal 3 zeigt, auszublenden.

Schon Ende 2019 war die Passagierentwicklung negativ, und ohne das durch das Incentive-Programm ausgelöste Strohfeuer wäre die Entwicklung noch negativer gewesen. Wizz-Air und Easyjet haben sich bereits vor der Covid-19-Krise zurückgezogen. Die Pandemie ist ein disruptives Ereignis, das wohl langfristig Reisegewohnheiten beeinflussen und zu einer nachhaltigen Reduzierung des Luftverkehrs führen wird. Hinzu kommt die Klimaschutzdiskussion – wie die Entwicklung des innerdeutschen Flugverkehrs in den letzten Monaten des Jahres 2019 zeigt, spielt wohl auch Flugscham eine zunehmende Rolle. Jedenfalls haben bereits etliche Fluggesellschaften – darunter auch die Lufthansa – einen Kapazitätsabbau angekündigt. Auch hat die Lufthansa erklärt, künftig ihre A380 nur noch von München aus einzusetzen – ein Omen, dass Lufthansa Hubverkehr von Frankfurt nach München

verlagert? Der Berliner Flughafen wird wahrscheinlich im Oktober eröffnet werden – es ist absehbar, dass Fluggesellschaften Teile des Angebots dorthin verlagern werden. Und während A380 vorzeitig verschrottet werden, bietet Airbus seit verganginem Jahr mit dem A321XLR ein relativ kleines Langstreckenflugzeug an, das Verkehr an den großen Hubs vorbei ermöglicht – der Verkauf ist für Airbus vielversprechend angelaufen.

Momentan gibt es keine verlässlichen Prognosen. Absehbar ist aber, dass vor 2023 das Verkehrsaufkommen von 2019 sicherlich nicht erreicht wird, eine Verzögerung der Fertigstellung von Terminal 3 somit unproblematisch ist. Wäre es nicht sinnvoll, den Bau von Terminal 3 zu stoppen, zumindest keine neuen Aufträge zu erteilen? Was ist bisher investiert worden, und was muss noch bis zur Fertigstellung der aktuell im Bau befindlichen Anschnitte aufgebracht werden? Sie haben sich doch nicht – anders als vielleicht bald die Lufthansa – als Gegenleistung für die Annahme staatlicher Unterstützung zum Bau von Terminal 3 verpflichtet? Oder enthält etwa der Kooperationsvertrag zwischen Hessen und Frankfurt einen Passus, dass der Ausbau auch von Terminal 3 ohne Rücksicht auf Verluste durchgezogen werden soll?

Die Frage geht auch an Herr Boddenberg, der sich in einem FAZ-Interview nachdrücklich für einen Weiterbau eingesetzt hat. Herrn Boddenberg frage ich mit Bitte um persönliche Beantwortung: Wollen Sie den Bau von Terminal 3 durchziehen, oder halten Sie es für wichtiger, die Ertragsschwäche des Frankfurter Flughafens zu korrigieren? Beabsichtigen Sie, die Interessen aller Aktionäre zu vertreten, oder wollen Sie die Position als Aufsichtsratsvorsitzender nutzen, die politischen Absichten der Landesregierung zum Nachteil der Gesellschaft und ihrer Minderheitsaktionäre durchzusetzen? Werden Sie vor einer Entscheidung zum Weiterbau von Terminal 3 neue Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen anstoßen?.

Im höchsten Maße kritikwürdig ist, dass man Fragen zur Hauptversammlung 2 Tage vorher einreichen muss und man damit nicht auf die Bericht von Vorstand und Aufsichtsrat reagieren kann. Darüber hinaus behalten Sie sich vor, einzelne Fragen nicht zu beantworten. Beides ist zwar gesetzlich zulässig, ist aber nicht kompatibel zu den legitimen Interessen der Aktionäre, der Eigentümer des Unternehmens. Warum machen Sie die Fragen anderer Aktionäre nicht den Mitaktionären zugänglich? Wollen Sie – sofern auch im nächsten Jahr keine Präsenz-Hauptversammlung möglich sein sollte – diese Einschränkungen beibehalten?

Vor dem Hintergrund, dass Sie womöglich meine Fragen nicht komplett beantworten wollen, habe ich diese Fragen an DSW und SdK, mir bekannte Mitaktionäre und Medien mit der Bitte übermittelt, darauf zu achten, dass sie beantwortet werden.

Berthold Fuld
