

Berthold Fuld

Rede am 1.2.16 auf der Montagsdemo in Terminal 1 des Frankfurter Flughafens

Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter,

mein Name ist Berthold Fuld, und heute will ich zu Ihnen über das Thema Flughafenentgelte sprechen. Und damit auch über die Frage, ob sich der Ausbau überhaupt lohnt. Und es ist auch ein ganz aktuelles Thema, denn es gibt hier sehr interessante Entwicklungen.

Der Frankfurter Flughafen erzielt seine Einkünfte aus Entgelten für die Flughafennutzung, die Bodenabfertigung und aus dem Immobiliengeschäft. Nur das Immobiliengeschäft ist profitabel, allerdings nicht so profitabel, dass sich für den Flughafen Frankfurt insgesamt eine attraktive Rendite ergibt.

Die Entgelte für die Flughafennutzung müssen nach dem Luftverkehrsgesetz vom Hessischen Wirtschaftsministerium genehmigt werden. Dazu heißt es im Gesetz:

„Die Genehmigung wird erteilt, wenn die Entgelte in der Entgeltordnung nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien geregelt sind. Insbesondere ist zu gewährleisten, dass

1. die zu entgeltenden Dienstleistungen und Infrastrukturen klar bestimmt sind,
2. die Berechnung der Entgelte kostenbezogen erfolgt und im Voraus festgelegt ist,
3. allen Flugplatznutzern in gleicher Weise Zugang zu den Dienstleistungen und Infrastrukturen des Verkehrsflughafens oder Verkehrslandeplatzes gewährt wird,
4. den Flugplatznutzern nicht ohne sachlichen Grund Entgelte in unterschiedlicher Höhe auferlegt werden.“

In den letzten Jahren – bis einschließlich 2015 – erfolgten Entgelterhöhungen im Rahmen einer zwischen Fluggesellschaften und Fraport vereinbarten Regelung, ein Prozentsatz von 2,9 % p.a. war vorgesehen. Für 2016 hat Fraport einen Entwurf vorgelegt, der eine Erhöhung von 1,9% vorsah; mit einer solchen Erhöhung kann bei Berücksichtigung der Kapitalkosten keine vollständige Kostendeckung erreicht werden.

Schon bei Vorstellung wurde der Entwurf durch den Bundesverband Deutscher Fluggesellschaften heftig kritisiert; der Verband forderte nicht nur einen Verzicht auf eine Erhöhung, sondern sogar eine Absenkung, und begründete dies mit den sehr hohen Entgelten – 40% über dem deutschen Durchschnitt - am Frankfurter Flughafen.

Unmittelbar vor dem letztmöglichen Genehmigungstermin – 2 Monate vor Inkraftsetzen – zog die Fraport Ende Oktober den Antrag zurück. Sie verwies auf die aktuell zwischen dem HMWEVL und der Fraport AG bestehenden unterschiedlichen Auffassungen bezüglich der Berechnung wesentlicher Kostenbestandteile wie u.a. Kapitalkosten. Einen neuen Genehmigungsantrag – denkbar wäre z.B. eine Genehmigung zum 1.7.16 gewesen – hat die Fraport bis zum heutigen Tag nicht eingereicht.

In den letzten Tagen hat sich die Situation für die Fraport weiter zugespitzt. Die fünf größten europäischen Fluggesellschaften haben einen Verband Airlines for Europe gegründet. In einer

Erklärung fordern sie eine Absenkung der Flughafengebühren und verweisen auf eine achtzigprozentige Steigerung an den 21 wichtigsten europäischen Flughäfen seit 2005.

Und jetzt setzt Condor noch einen drauf! Nach einer Meldung auf dem Luftfahrtportal airliners.de weigert sich Condor, in Frankfurt die festgesetzten Entgelte zu bezahlen. Dementiert wird die Meldung weder von Fraport noch von Condor.

Es ist also festzustellen, dass die Fluggesellschaften sich zunehmend sträuben, angemessene Entgelte zu zahlen. Und dies mit sehr fragwürdigen Argumenten begründen. So ist die europaweit betrachtete Steigerung der Gebühren mittelbare Folge der Finanzkrise; nach 2008 konnten es sich Spanien und Italien nicht mehr leisten, ihre Flughäfen, an denen die Gebühren extrem niedrig waren, zu subventionieren. Auch in Großbritannien sind die Gebühren stark gestiegen. z.T. wohl aufgrund von Wechselkurseffekten. Allerdings wurden in diesem Zeitraum auch die Flughäfen privatisiert, und offenbar haben die Flughafengesellschaften Spielräume zur Preiserhöhung genutzt. In Deutschland – an den vier größten Flughäfen, Frankfurt, München, Düsseldorf und Berlin-Tegel – sind die Gebühren nur moderat gestiegen, insgesamt liegen sie im Mittelfeld.

Eine Forderung nach Senkung der Flughafenentgelte – das ist eine dreiste Forderung nach Subvention des Luftverkehrs. Die Flughäfen gehören schließlich entweder ganz oder überwiegend der öffentlichen Hand. Dabei ist die Profitabilität vieler Flughäfen unbefriedigend; dies gilt auch und gerade für den Frankfurter Flughafen. Er wird in vielerlei Hinsicht subventioniert:

- Durch Verzicht auf eine angemessene Kapitalverzinsung
- Durch die Finanzierung von Maßnahmen aus dem Regionalfonds oder der vom Land finanzierten Flughafenstiftung
- Durch die Opfer, die die Betroffenen erbringen müssen

Die Einlassung der Fraport, dass es Meinungsverschiedenheiten über die Berechnung der Kapitalkosten gäbe, ist wenig glaubhaft. In der Vergangenheit hat Fraport die errechneten Kosten keineswegs komplett auf die Entgelte umgelegt; der negative Wertbeitrag des Geschäftsbereichs Aviation spricht Bände. Fraport hat sogar im vergangenen Jahr den Wert der Zielgröße der Kapitalrendite abgesenkt. Da stellt sich doch die Frage: Ist die Differenz zwischen dem, was Fraport für angemessen hält, und dem, was das HMWELV akzeptiert, so groß, dass sich eine überhöhte Entgeltforderung sogar schon im Vorjahr ergibt? Eine andere Frage: Ist das HMWELV vielleicht unserem Vorwurf nachgegangen und kam wie wir zu der Erkenntnis, dass Fraport eine diskriminierende Entgeltordnung verwendet, die die Fluggesellschaften mit viel Umsteige-, Nachtflug- und Frachtverkehr begünstigt? Dies wäre jedenfalls eine weitaus schlüssigere Erklärung als der Verweis auf strittige Kapitalkosten.

Auch die Zahlungsverweigerung der Condor, die einen weit geringeren Umsteigeranteil als Lufthansa hat, könnte ein Protest gegen Diskriminierung sein. Fraport begründet die hohen Entgelte mit einer größeren, komplexeren und somit teureren Infrastruktur als andere deutsche Airports. Aber dies ist doch der Funktion als Umsteigeflughafen geschuldet; warum wird der Mehraufwand nicht auf die Umsteigepassagiere umgelegt?

Mancher mag sich fragen, was das mit unseren Zielen – weniger Flugbewegungen und Ruhe in der Nacht – zu tun hat. Meine Antwort: Sehr viel. Durch die quersubventionierten Preise – man kann von Dumpingpreisen sprechen – für Umsteigepassagiere und Frachtflugverkehr wird

nichtoriginärer Verkehr nach Frankfurt gelockt. Ohne die Begünstigung des Umsteigeverkehrs hätte man niemals eine Verkehrsentwicklung gehabt, mit der man meinte, den Bau der Nordbahn rechtfertigen zu können. Und wenn die Fluggesellschaften nicht bereit sind, den Ausbau des Flughafens, den sie bestellt haben, zu bezahlen, und verbindliche Erklärungen abgeben, den weiteren Ausbau zu finanzieren, sollte man ihn abbrechen.

Wie sieht es aktuell aus: Der Bau von Terminal 3 wurde zwar begonnen, aber bisher wurden – abgesehen von den bereits genutzten Vorfeldern - nur Aufträge in geringem Umfang vergeben. Es ist noch nicht zu spät, das Projekt aufzugeben. Auch bei Entgelterhöhungen in der Größenordnung der Inflationsrate und bei der prognostizierten Verkehrsentwicklung lohnt sich das Projekt nicht; aber Fraport ist ja noch nicht einmal mehr in der Lage, Erhöhungen entsprechend der Inflationsrate durchzusetzen. Auch hängt über der Fraport wie ein Damoklesschwert die Gefahr der Untersagung der Begünstigung der Umsteiger; eine solche Untersagung dürfte zu einem Rückgang des Umsteigeverkehrs führen. Ganz abgesehen von zurückgehender Profitabilität bei Baukostensteigerungen, wie sie ja bei solchen Projekten üblich sind.

Ebenfalls diskriminierend wäre es, wenn man – wie es die Lufthansa anstrebt – ihre Konkurrenten nach Terminal 3 abschieben würde. Vor dem Hintergrund der schlechten Verkehrsanbindung wäre es vielmehr sachgerecht, wenn man vor allem Flüge mit nur wenigen Lokalpassagieren in Terminal 3 abfertigen würde. Also vor allem Flüge der Lufthansa.

Was erwarten wir von einer Entgeltordnung? Zuallererst: Dass die Erlöse so hoch sind, dass der Luftverkehr nicht mehr subventioniert wird.

Zweitens: Verzicht auf eine Quersubventionierung des Umsteige-, Fracht- und Nachtflugverkehrs, der uns besonders belastet, aber für die Region einen nur geringen Nutzen bringt.

Drittens: Deutliche Erhöhung des lärmabhängigen Anteils der Entgelte. Es sollten verstärkte Anreize nicht nur für den Einsatz lärmarmen Flugzeuge geschaffen werden, sondern auch fürs lärmarme Fliegen z.B. durch Anwendung GBAS-gestützter Flugverfahren. Und es sind Anreize zur Verlagerung des Kurzstreckenverkehrs auf Bahn und Bus geboten.

Seien wir mal optimistisch und gehen davon aus, dass eine solche – anders als die derzeitige auch rechtmäßige - Entgeltordnung erlassen wird. Umsteige- und Umladeverkehr würde auf den Landverkehr, auf Direktverbindungen und zu anderen Flughäfen abwandern, Frachter andere Flughäfen anfliegen, das Verkehrsaufkommen zurückgehen, der Lärm auch durch lärmärmeres Fliegen abnehmen, und nachts zu fliegen wäre zu teuer. Und dann gibt es eine logische Konsequenz:

„Die Bahn kommt weg“