

Guten Abend werte Mitstreiterinnen und Mitstreiter,

im Namen der Pilotenvereinigung „Silent Wings“ bedanke ich mich für Ihre Einladung. Bei „Silent Wings“ ist die Fliege das große technologische Vorbild für den Luftverkehr der Zukunft: Sie fliegt emissionsfrei und in der Regel geräuschlos, schont die natürlichen Ressourcen und schädigt weder Klima noch Umwelt und Gesundheit.

Am 21. Oktober 2011 kletterte die Bundeskanzlerin mit einer frohen Botschaft aus der Regierungsmaschine: Wenn Frankfurt seine Bedeutung als Drehscheibe für den internationalen Luftverkehr behalten soll, ist der Ausbau des Flughafens unerlässlich, sprich alternativlos. Außerdem entstehen allein in Hessen 34.000 neue Arbeitsplätze, bundesweit wahrscheinlich 57.000 – sichere und zukunftsfähige Arbeitsplätze. Die Erweiterung des Airports ist deshalb ein Gewinn für den Flughafen, die Region und für das ganze Land. Selten hat sich die Ex-Kanzlerin, eine promovierte Physikerin, mit ihrer Prognose so geirrt, werte Mitstreiter:innen!!! „Nur wer nicht sucht, ist vor Irrtum sicher.“, hat ihr Physikerkollege Albert Einstein einmal gesagt. In diesem Sinne war Angela Merkel keine Suchende, sondern nur eine vermeintlich Wissende. Total einseitig, zudem parteiisch und ohne erkennbares Mitgefühl für die durch die neue Landebahn weiter steigende Lärmbelastung der Menschen in der Rhein-Main-Region hat sie am 21. Oktober 2011 gedankenlos nur nachgeplappert, was der Regierungssprecher ihr vorgesagt hatte, werte Mitstreiter:innen!!!

Für Fraport waren die vergangenen drei Coronajahre eine einzige Blamage, ein noch nie da gewesenes Kommunikationsdesaster und eine totale Entzauberung des Mythos Flughafen. Und um diese Entzauberung geht es heute Abend.

**1. Der Mythos vom Jobmotor.** An das Märchen vom Jobmotor Flughafen haben wir Ausbaugegner ja nie geglaubt. Frau Merkel, wo sind denn die angeblich sicheren und zukunftsfähigen 34.000 Arbeitsplätze in Hessen und die 57.000 in ganz Deutschland abgeblieben, die nach ihrer Prognose durch die neue Landesbahn eigentlich hätten entstehen sollen? Das Statistische Landesamt weiß es besser: Neue Jobs werden überwiegend von hessischen Mittelständlern geschaffen. Sie sind im Bereich Arbeitsplätze die wahren Champions und nicht der Flughafen, werte Mitstreiter:innen.

Wie agierte nun Fraport in der Coronakrise, als die Fluggastzahlen massiv einbrachen? Fraport trennte sich so schnell es ging ohne jeden Skrupel von 4.000 Beschäftigten, der angeblich „wichtigsten und wertvollsten Ressource des Unternehmens“. Gleichzeitig aber baute sie Terminal 3 ungerührt weiter mit der völlig absurden Begründung, man müsse schließlich die notwendigen Kapazitäten schaffen, wenn der Flugverkehr wieder anziehe. Diese total schizophrene und zudem zutiefst verlogene Begründung muss auch dem Letzten die Augen öffnen, dass bei Fraport - wenn es hart auf hart kommt - Abfertigungsgebäude aus Beton, Glas und Stahl mehr wert sind als das eigene Personal aus Fleisch und Blut, das angebliche Gold des Unternehmens, werte Mitstreiter:innen!!!

Als die Nachfrage nach Flugreisen wieder anzog, erhielt Fraport für diese beispiellose Missachtung der Beschäftigten zu Recht die Quittung mit einem noch nie dagewesenen Organisationschaos bei der Abfertigung und den Sicherheitskontrollen. Folge davon war,

dass der Vorstand selbst bei der DFS in Langen eine stufenweise Reduzierung des Koordinationseckwerts, also der Starts und Landungen pro Stunde, erst von 106 auf 96, dann noch einmal von 96 auf 88 beantragte. Das entspricht etwa 490.000 Flugbewegungen. Und jetzt kommt der Knaller: Wenn es um ein selbst verschuldetes Organisationschaos geht, dann beantragt Fraport die Absenkung des Koordinationseckwerts auf 88 und verzichtet damit auf Umsatz und Gewinn. Wenn es aber um die Gesundheit der Menschen in der Region geht, dann wehrt sich Fraport mit Händen und Füßen gegen eine Deckelung der Flugbewegungen, werte Mitstreiter:innen!!!

**2. Der Mythos vom systemrelevanten Herzmuskel der Region.** Vor der Coronapandemie wurde Fraportchef Schulte nicht müde, gebetsmühlenartig auf „die herausgehobene Stellung des Frankfurter Flughafens für die wirtschaftliche Prosperität der gesamten Rhein-Main-Region“ hinzuweisen. In Politik und Medien wurde darauf hin der Flughafen zum „Herzmuskel der Region“ ernannt. Im Mai 2014 verstieg sich Schulte sogar zu der Behauptung „Der Flughafen ist damit systemrelevant für den Wirtschaftsstandort Deutschland.“ Beide Mythen hat ein unscheinbarer Virus namens Corona binnen weniger Wochen entzaubert. Als die Passagierzahlen in Frankfurt dramatisch einbrachen, wurde erstens die deutsche Wirtschaft nicht mit in den Abgrund gerissen, weil der Flughafen Gott sei dank eben nicht systemrelevant war. Und zweitens stand die Region auch nicht still nach dem Infarkt des Flughafens. Im Gegenteil: Der abgeschlaffte Herzmuskel musste vom März 2020 bis zum 16. Dezember 2021 sogar noch durch Infusionen von Kurzarbeitergeld in Höhe von geschätzt einer Dreiviertel Mrd. Euro am Leben gehalten werden. Eines hat die Coronapandemie mit aller Deutlichkeit gezeigt: Nicht der angebliche Herzmuskel sorgt für Prosperität und Wohlstand in der Region. Ein Drehkreuz in Mecklenburg-Vorpommern schafft dort noch lange keine „blühenden Landschaften“, werte Mitstreiter:innen!!! Vielmehr ist das genaue Gegenteil richtig: Erst eine blühende Landschaft braucht einen Flughafen, und erst eine blühende Landschaft sorgt dort für Umsatz und Gewinn. Anders gesagt: Die Rhein-Main-Region braucht den Flughafen, aber noch sehr viel mehr als die Region den Flughafen - braucht der Flughafen die Region, werte Mitstreiter:innen!!!

### **3. Der Mythos vom Ultrafeinstaub durch die Autobahn A3**

Im Oktober 2017 gab es in Offenbach eine Veranstaltung zum Thema Ultrafeinstaub. Die These unserer beiden Mitstreiter Joachim Alt und Wolfgang Schwämmlein, es gäbe einen nachweisbaren Zusammenhang zwischen den Ultrafeinstaubemissionen und den Flugbewegungen wurde von dem Leiter des Hessischen Landesamts für Umwelt, Naturschutz und Geologie (HLNUG), Prof. Jacobi, vehement bestritten. Verursacher könne auch die nahe gelegene Autobahn A3 sein. Um qualitätsgesicherte Daten zu gewährleisten, brauche man deshalb noch viele und vor allem lange Testphasen. Es konnte einfach nicht sein, dass zwei dahergelaufene Laien mehr wissen als der studierte Leiter des Landesamts. Im Januar 2022 war es dann mit der Arroganz des Wissenschaftlers allerdings vorbei, als das Landesamt nach eigenen Messdaten kleinlaut zugeben musste, dass die Ultrafeinstaubbelastung mit steigender Intensität des Flugverkehrs gleichfalls stark zunehme und von daher der Flughafen und nicht die Autobahn A3 als Hauptverursacher in Frage komme. Und was ist mit dem Flughafenbetreiber? Angeblich ergebnisoffen kann sich

Fraport in aller Ruhe zurücklehnen, denn Ergebnisse der hessischen Toxikologie-, Belastungs- und Wirkungsstudien sollen frühestens in drei Jahren vorliegen. Dabei bräuchten wir jetzt nichts dringender als endlich belastbare und vor allem verbindliche Grenzwerte, werte Mitstreiter:innen!!!

#### **4. Der Mythos vom Wachstumsmarkt der Billigflieger**

Am 02. November 2016 begrüßte der damalige hessische Ministerpräsident Volker Bouffier über die BILD-Zeitung die neuen Billigflieger-Angebote am Frankfurter Flughafen. Die Entscheidung von Fraport für eine Kooperation mit Ryanair sei richtig. Der Flugverkehr verändere sich immer mehr hin zu Billig-Angeboten. «Wir haben die erste Aufgabe, dass dieser Flughafen wettbewerbsfähig bleibt.» Befürchtungen, dass mit mehr Billig-Fliegern auch mehr Fluglärm drohe, teilte Bouffier nicht. «Ich glaube, dass das eine mit dem anderen gar nichts zu tun hat», sagte er und verwies auf die Bemühungen der Landesregierung gegen Fluglärm. Was für eine groteske Fehleinschätzung, werte Mitstreiter:innen!!! Mit Ryanair hatte Fraport seinen größten und wichtigsten Stammkunden in Frankfurt, die Lufthansa, verprellt und sich zudem eine Laus in den Pelz gesetzt, die allen Grundsätzen von guter Unternehmensführung Hohn spricht, gehört es doch zur ausdrücklichen Unternehmensstrategie, Ryanair-Beschäftigte nicht nur schlecht zu behandeln, sondern auch schlecht zu bezahlen und mit Hilfe ausgeklügelter Vertragswerke jede sich legal bietende Lücke in der europäischen Steuer- und Sozialgesetzgebung zu nutzen, um auch in Deutschland nach Möglichkeit weder Steuern noch Sozialversicherungsbeiträge zu zahlen mit der Folge, dass auch der Lufthansa Billigableger Eurowings unter Druck kam, die eigenen Beschäftigungsbedingungen massiv zu verschlechtern und die Löhne auf breiter Front abzusenken, werte Mitstreiter:innen!!!

Wie sah nun die Ryanair-Bilanz nach fünf Jahren aus? Der Low-Cost-Carrier fiel vor allem durch notorische Verspätungsflüge nach 23 Uhr auf und machte sich, nachdem er zuvor die finanziellen Anreize eingesackt hatte, zum 31. März 2022 mit der geradezu unverschämten Begründung vom Acker: „Anstatt Ryanair einen Anreiz zum Bleiben und Wachsen zu geben, hat sich Frankfurt dafür entschieden, Verkehr und Arbeitsplätze durch eine Erhöhung der Flughafenentgelte zu vertreiben.“ Und ausgerechnet, und ausgerechnet diesem unseriösen, skrupellosen, asozialen und ausschließlich profitorientierten Carrier haben Ministerpräsident Volker Bouffier und sein Verkehrsminister Al-Wazir auch noch den Roten Teppich ausgerollt, werte Mitstreiter:innen!!!

Was waren nun die, auch coronabedingten finanziellen Folgen aus diesem ganzen Schlamassel? Der Billigflugsteig G wurde nicht wie geplant in 2020 eröffnet, sondern jetzt bis 2026 eingemottet. Das 200 Mio. Investment belastet das Betriebsergebnis durch Abschreibungen, Zinsen und laufende Betriebskosten mit jährlich geschätzt mindestens 10 Mio. Euro, die wegen des fehlenden operativen Geschäfts ja nicht erwirtschaftet werden können. Dem Höhenflug vom Heimathafen für Billigflieger folgt der Absturz auf 60 Mio. Euro aufaddierte Verluste. So schnell platzen Träume, werte Mitstreiter:innen!!! Ich komme jetzt zum 5. und letzten Mythos.

#### **5. Der Mythos vom grünen, CO<sub>2</sub>-freien Flughafen**

Fraport will seine CO<sub>2</sub>-Emissionen am Standort Frankfurt von 170.000 t in 2018 auf 75.000 t bis 2030 reduzieren. Bis 2045 will der Flughafenbetreiber den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck „in eigener Verantwortung“ dann sogar auf null absenken und damit den Flughafen CO<sub>2</sub>-neutral betreiben. Man reibt sich verwundert die Augen und fragt sich: Kann das denn sein, ein grüner, CO<sub>2</sub>-freier Flughafen in Frankfurt? Ja, das geht, wenn man die Einschränkung „in eigener Verantwortung“ überliest, denn Fraport spricht ja nur von sich selbst, nicht vom Flughafen und schon gar nicht vom Luftverkehr insgesamt. Zur Erklärung: Zu den 170.000 t CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Fraport kommen noch einmal 1,57 Mio. t CO<sub>2</sub> dazu, die durch die landenden und startenden Flugzeuge bis 3.000 Fuß verursacht werden. Doch damit noch nicht genug. Pikanterweise ausgerechnet nach dem amtlichen Bericht zur Treibhausgasbilanz des Landes Hessen produzierte der internationale Luftverkehr, also alles über 3.000 Fuß, auf den Flughafen Frankfurt bezogen im Jahre 2019 weitere 14 Mio. t CO<sub>2</sub>. 14 Mio. t CO<sub>2</sub> im Vergleich zu den 170.000 t, die Fraport sich selbst zurechnet. Jetzt verstehen Sie, was der Flughafenbetreiber mit der Formulierung „in eigener Verantwortung“ meint nach dem Motto „Was die Fluggesellschaften da in den Himmel blasen, dafür sind ja nicht wir verantwortlich.“ Das ganze Geschäftsmodell von Fraport beruht aber doch gerade darauf, Flugzeuge in die Luft und wieder auf den Boden zu bringen. Es ist doch total verrückt, sich einerseits demnächst für CO<sub>2</sub>-neutral zu erklären und gleichzeitig durch sein Geschäftsmodell einen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck von 14 Mio. t zu hinterlassen, Das wäre genauso, als wenn ein Bordellbesitzer verkündet, er wolle ab 2030 zölibatär leben, gleichzeitig aber sein Bordell weiter betreibt mit der Begründung „Für die sexuellen Bedürfnisse meiner Kunden kann ich doch nichts.“, werte Mitstreiter:innen!!!

Was ist nun das Fazit der Coronapandemie? Corona hat schonungslos die immanenten Kernrisiken von Fraport aufgedeckt:

1. Globale Pandemien können sich jederzeit wiederholen.
2. Vielleicht mal abgesehen vom Cargo-Bereich ist Fliegen nicht systemrelevant und daher kurzfristig verzichtbar.
3. Für Geschäftsreisen gibt es digitale Ersatzlösungen.
4. Internationale Drehkreuze können überall auf der Welt entstehen.
5. Fliegen ist extrem konjunkturanfällig.
6. Und schließlich: Ein Geschäftsmodell, das Gewinne auf Kosten von Gesundheit, Umwelt, Klima und Natur generiert, ist weder nachhaltig noch zukunftsfähig, werte Mitstreiter:innen!!!.

Ich komme jetzt zum Anfang zurück und damit zum Schluss.

Verkehrsminister Wissing, geben Sie endlich Gas, aber nicht hinter dem Steuer eines Porsche, sondern bei der Umsetzung des Koalitionsvertrags. In §27c LuftVG muss das Aufgabenspektrum der Deutschen Flugsicherung endlich um das Thema „effektiver Lärmschutz“ erweitert werden. Ein zentraler Punkt im Koalitionsvertrag ist zudem die Einführung einer gesetzlichen Verpflichtung der Flughäfen, den Anteil lärmabhängiger Flughafenentgelte spürbar zu erhöhen, um die Flughafenanwohner:innen insbesondere

in der Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr deutlich stärker als bisher vor gesundheitsschädigendem Fluglärm zu schützen!!!

Carsten Spohr, die Kernaussage der Lufthansakampagne gegen die Billigflieger „flying at other's costs“ gilt nicht nur für Ryanair & Co., sondern auch für den gesamten Luftverkehr!!! Lautlos Schweben wie eine Fliege ist ein ewiger, ist ein schöner, ja, ist ein faszinierender Menschheitstraum. Aber Fliegen, das mit seinem Lärm die Menschen nervt und ihre körperliche Unversehrtheit verletzt, Fliegen, das durch Schadstoffe wie CO<sub>2</sub> und Ultrafeinstaub Gesundheit und Klima schädigt, Fliegen, das knappe Flächen und kostbare Ressourcen auffrisst, ein solches Fliegen ist kein beglückender Menschheitstraum, sondern ein erdrückender Alptraum, werte Mitstreiter:innen!!!

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und vor allem für Ihre große Geduld.