

Berthold Fuld

Rede am 30.5.16 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 die Hauptversammlung der Fraport am 20.5. sprechen. Es gab da einige sehr interessante Antworten auf meine Fragen, vor allem, wenn man das Neusprech sachgerecht interpretiert. „Ein herausforderndes Jahr“, von dem Schulte spricht, bedeutet schlicht, dass es unwahrscheinlich ist, dass man die sowieso nicht sehr hoch gesetzten Wachstumsziele – 1 bis 3 Prozent Passagierwachstum – erreicht. Fraport hofft auf ein Last-Minute-Geschäft. Große Probleme hat Fraport in Antalya; Schulte sprach von 30 Mio. Euro Ertragseinbuße.

Aber fangen wir mit zwei Stichworten an, die bei der Hauptversammlung eine Rolle spielten: „Kundenzufriedenheit“ und „Eintracht“. Für die Kunden am wichtigsten sind Pünktlichkeit und Erreichen von Anschlüssen – die Eintracht dürfte daher ein ziemlich unzufriedener Kunde sein, denn ausgerechnet vor dem so eminent wichtigen Spiel in Bremen war ihr Flieger stundenlang verspätet. Grund: Wetter und Ausbau – seit der Eröffnung der neuen Landebahn gibt es regelmäßig vor allem im Kurzstreckenverkehr große Verspätungen, wenn dunkle Wolken im Anflugbereich den Verzicht auf den unabhängigen Landebetrieb erzwingen und dadurch die Kapazität auf ca. 30- 40 Landungen je Stunde sinkt, während 60 Flieger landen wollen. Der Leistung im verlorenen Spiel tat dieser Anreisestress bestimmt nicht gut; fast hätte Fraport eine Mitverantwortung am Abstieg tragen müssen. Aber schuld ist natürlich auch derjenige, der die Anreise statt mit der Bahn mit dem Flugzeug organisierte; man kann jedem nur empfehlen, bei vorhergesagten Gewittern einen möglichst großen Bogen um den Frankfurter Flughafen zu machen.

Ich fordere regelmäßig ordentliche Erträge ein – und stelle genauso regelmäßig fest, dass Fraport für den Frankfurter Flughafen die selbst gesetzten Ertragsziele nicht erreicht. Wir wollen einen Flughafen, der Geld nicht nur für die Aktionäre hat, sondern auch, um die Mitarbeiter anständig zu bezahlen und zumindest ordentlichen passiven Schallschutz zu finanzieren.

Die Entgelte müssen insgesamt steigen. Im letzten Jahr zog Fraport den Entgeltantrag jedoch zurück, angeblich wegen unterschiedlicher Auffassungen über die Höhe des angemessenen Kapitalisierungszinssatzes. Nun hat Schulte eingeräumt, dass auch mit dem niedrigeren Zinssatz die beantragten Entgelte nicht zu hoch gewesen wären; aus Zeitgründen sei aber das Einreichen eines geänderter Antrags nicht möglich gewesen. Dabei hätte nicht der Antrag modifiziert werden müssen, nur die Begründung. Eigentlich eine Sache von einer Stunde.

Nun will Fraport die Entgelte für 2017 um ca. 2% erhöhen. Die für 2016 vorgesehene Entgelterhöhung wird nicht nachgeholt, Fraport wird somit auf Dauer weniger Erlösen als

bei einer regulären Entwicklung. Erhöht werden sollen nur die Lärmentgelte; damit wiederholt Fraport im Wesentlichen den letztjährigen Antrag. Die Lärmentgelte bleiben somit weiterhin zu niedrig, um wirksame Anreize zum Einsatz lärmarmen Flugzeuge zu geben. Geboten wäre auch eine Verschiebung der Passagierentgelte hin zu Lärmentgelten.

Fraport spricht mit Ryanair, bestreitet allerdings, für diese Entgeltsenkungen zu erwägen. Ich sehe Billigflieger differenziert. Billigflieger sind kaum an einem abgelegenen Terminal 3 interessiert, sondern bevorzugen Vorfeldplätze mit schneller Abfertigung – also kein Argument für Terminal 3. Mit einer Entgeltordnung nach unseren Vorstellungen – hohe Lärmentgelte, geringerer Anteil passagierbezogener Entgelte, keine Differenzierung zwischen Lokal- und Umsteigepassagieren, hohe Nachtflugentgelte, keine Subventionierung des Frachtverkehrs aus dem Passagierverkehr – käme man allen schwerpunktmäßig im Lokalverkehr tätigen Gesellschaften – auch den Billigfliegern entgegen - und würde die Lufthansa belasten. Ich halte die derzeitige Entgeltordnung für diskriminierend zu Gunsten der Lufthansa und sehe durchaus Erfolgchancen für Ryanair, wenn sie gegen diese vorgehen würde. Billigflieger würden zu einem Wachstum des Lokalverkehrs führen; es ist aber durchaus denkbar, dass Lufthansa durch Einbußen im derzeit für sie hochprofitablen Originärverkehr in die Bredouille kommt und eine Angebotsreduzierung der Lufthansa das Billigfliegerangebot überkompensiert. Bisher hat und konnte die Lufthansa Billigfliegerangebote wie das Angebot von Vueling nach Barcelona durch Mutation zum Billigflieger auf diesen Strecken konkurrenzlos; bei einem breiten Marktauftritt von Ryanair müsste sie wohl die Segel streichen.

Schulte sprach von einem Übergang der Lufthansa von einer Wachstums- zu einer Ertragsorientierung und sich daraus ergebenden Wachstumseinbußen, ohne dies zu quantifizieren. Auch beschönigendes Neusprech. Lufthansa hat 8 erst ca. 10 Jahre alte A340-600 zum Verkauf gestellt und zum Teil bereits abgestellt, ohne dass sie im vergleichbaren Umfang Ersatz beschafft. Aktuell hat sie Probleme, ihre Flugzeuge mit Personal zu besetzen; kaum jemand ist bereit, sich für eine Entlohnung knapp oberhalb des Mindestlohns den Strapazen eines Flugbegleiterjobs auszusetzen.

Fraport hat sich ein neues Leitbild gegeben. Wachstum gehört zu den Zielen. Anders als bei den meisten anderen Aktiengesellschaften ist aber kein Ziel, den Unternehmenswert zu steigern. Und es stellt sich schon die Frage, ob der Vorstand nicht von Blindheit geschlagen ist, dass er trotz des erkennbaren Schrumpfkurses des Hauptkunden an den Wachstumszielen festhält.

Alle Prognosen der letzten Jahre haben sich als Makulatur erwiesen. 2004 wurde für 2015 ein Passagieraufkommen von 82 Mio. vorhergesagt; es wurden 61 Mio. Allein das Originäraufkommen sollte auf 45 Mio. wachsen; es stagniert seit 15 Jahren bei 25 Mio. Intraplan ist übrigens aus dem Geschäft – die Fehlprognose für Kassel war allzu peinlich. Der neue Prognostiker sowohl der Fraport als auch des Bundes beim Bundesverkehrswegeplan ist Mkmetric; Zweifel an seiner Solidität sind allerdings genauso

angebracht wie bei Intraplan. Im Moment läuft das Passagieraufkommen weit aus der Prognose von 2014 heraus.

Gerade beim für Fraport so wichtigen Umsteigeverkehr hat die Gesellschaft Entwicklungen an anderen Flughäfen verschlafen. Dass in Istanbul ein gefährlicher Konkurrent entsteht, haben sie erst bei Baubeginn gemerkt. Aktuell verschlafen sie die Entwicklung an kleineren Umsteigeflughäfen für bestimmte Ziele, z.B. Helsinki in Richtung Fernost oder Reykjavik in Richtung Nordamerika. Sinngemäßes Zitat „Das sind Flughäfen nur für spezielle Märkte“.

Dass sich Terminal 3 nicht lohnt, habe ich schon mehrfach hier und auf der Hauptversammlung vorgetragen. Fraport hat im vergangenen Jahr mit dem Bau begonnen. Aber besonders fix wird nicht gebaut; meine Frage nach der Höhe der bisher vergebenen Bauaufträge wurde mit 10 Mio. € beantwortet. Ein eher symbolischer Betrag, der einen Ausstieg noch ermöglicht.

Und die Prozesse, die Fraport nur beiläufig erwähnt, sind auch noch nicht verloren. Um die beiden wesentlichen Urteile des Europäischen Gerichtshofs nach der Entscheidung über die Musterklagen – die Pflicht, Vermögensverluste im Immobilienbestand in der UVP zu untersuchen und die Möglichkeit, Genehmigungen nicht nur bei Unterlassen einer UVP, sondern auch bei Fehlern aufzuheben – eiert der VGH Kassel herum.

Anders als wir, sieht Fraport keinen Handlungsbedarf nach der Vorlage der Norah-Ergebnisse.

Liebe Mitstreiter, unser Kampf gegen Terminal 3 ist längst noch nicht verloren. Und auch nicht der Kampf gegen die Nordbahn und für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Die Bahn muss weg.