

Berthold Fuld

Rede auf der Montagsdemo im Terminal 1 des Frankfurter Flughafens am
31.10.16

Hallo, liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter,

zunächst möchte ich mich kurz vorstellen: Meine Name ist Berthold Fuld, ich bin Vizepräsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm und auch einer ihrer Vertreter in der Fluglärmkommission.

Eigentlich wollte ich heute über die genehmigte Entgeltordnung 2017 des Frankfurter Flughafens sprechen. Sie soll 2 Monate vor Inkrafttreten veröffentlicht werden, d.h., spätestens heute. Aber sie ist noch nicht genehmigt worden; der Entwurf wird weiterhin vertraulich gehalten. Allein schon dass sich die Genehmigung verzögert, ist ein Erfolg für uns; vielleicht kommt ja das bisher nicht sehr grüne Wirtschaftsministerium doch noch zur Vernunft und erkennt, dass Recht und Gesetz Vorrang haben müssen vor den Interessen der Fraport.

Bekannt geworden ist bisher insbesondere, dass einerseits die Lärmentgelte erhöht werden sollen, andererseits aber auch ein Rabattprogramm zur Anlockung neuer Fluggesellschaften – im Gespräch ist insbesondere Ryanair – aufgelegt werden soll. Daneben soll der Einbau von GBAS-Empfängern incentiviert werden.

Fangen wir mit den Lärmentgelten an: Sie sollen zwar insgesamt erhöht werden, aber nicht um den gleichen Prozentsatz in allen Kategorien, sondern näherungsweise um die gleiche Differenz. Dabei entfällt die lärmärmste Kategorie. Die prozentuale Steigerung ist in den lärmarmen Kategorien hoch, bei den besonders lauten Flugzeugen gering; das Verhältnis zwischen lauten und lärmarmen Flugzeugen wird also reduziert. Eines dürfte klar sein: Damit schafft man keine Anreize zum Einsatz lärmärmerer Flugzeuge.

Hintergrund dürfte der Widerstand der Frachtfluggesellschaften gegen höhere Entgelte für schwere Maschinen gewesen sein; sie zahlen anders als

Passagierfluggesellschaften praktisch keine ladungsabhängigen Entgelte und sind somit überproportional von dieser Erhöhung betroffen. Aber ist das unzumutbar? Laute Flugzeuge sollen doch völlig unabhängig davon, ob sie Fracht oder Passagiere transportieren, gleich behandelt werden.

Kaum der Rede wert ist die Incentivierung von GBAS-Empfänger – solange keine lärmärmeren Verfahren mit deutlich steileren Anflugwinkeln veröffentlicht sind, hat der Einsatz von GBAS keine Lärmauswirkungen.

Die Entgelte müssen rechtlich geprüft werden; Maßstab hierfür sind einerseits das in der Entgeltrichtlinie festgelegte Diskriminierungsverbot, wonach einzelne Fluggesellschaften weder begünstigt noch benachteiligt werden dürfen, andererseits aber auch die Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften der Europäischen Kommission. Letztere sind eher bekannt als das Dokument, in dem der Abbau von Subventionen für Regionalflughäfen gefordert wird. Sie gelten aber nicht nur für Regionalflughäfen, sondern auch für Großflughäfen, und sie gelten auch für Förderungen von Fluggesellschaften durch staatlich kontrollierte Flughäfen. Für Großflughäfen werden Subventionen grundsätzlich ausgeschlossen. Aber auch für kleine Flughäfen wird nur manches, aber keineswegs alles erlaubt. Zulässig sind beispielsweise Marketingbeihilfen für neue Verbindungen zu Flughäfen, die bisher nicht angeflogen wurden. Dagegen sind grundsätzlich unzulässig Beihilfen für neue Fluggesellschaften, die ein zusätzliches Angebot auf auch schon bisher angebotenen Strecken einrichten. Es ist evident, dass dadurch der Wettbewerb zum Nachteil bereits aktiver Fluggesellschaften verzerrt wird.

Mit diesem Rabattprogramm bietet Fraport ihre Leistungen unterhalb ihrer Gestehungskosten an und betreibt damit einen unfairen Wettbewerb zu anderen Flughäfen, insbesondere dem Flughafen Hahn. Fatal ist, dass Ryanair sicherlich den Entwurf kennt und ihn wohl als Druckmittel in den Verhandlungen mit dem Flughafen Hahn eingesetzt hat. Ein Schaden für die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen dürfte damit bereits eingetreten sein.

Unter Gestehungskosten will Fraport aber nicht nur künftig Leistungen an

neue Fluggesellschaften verkaufen, sondern seit Jahren sind der Umsteigeverkehr und insbesondere der Frachtflugverkehr nicht kostendeckend. Fraport nutzt die regionale Monopolposition aus, um im lokalen Passagierverkehr überhöhte Preise zu verlangen; mit den Erträgen hieraus werden die defizitären Bereiche quersubventioniert. Fraport betreibt Dumping – Verkauf unter eigenen Kosten – um Verkehr nach Frankfurt zu locken. Zumindest beim Frachtflugverkehr ist dadurch ein ruinöser Preiswettbewerb entstanden – die Frachtflughäfen Hahn und Leipzig weisen hohe Verluste auf, der Flughafen Köln-Bonn, der auch einen nennenswerten Passagierverkehr aufweist, erwirtschaftet nur geringe Gewinne. So sind auch aufgrund von Preisvorteilen Frachtfluggesellschaften von Hahn nach Frankfurt abgewandert.

Eigentlich ist der Verkauf unter Gestehungskosten ein Phänomen, das man primär bei Unternehmen beobachtet, die Probleme mit ihrer Kapazitätsauslastung haben. Aber Fraport will damit ein Wachstum erzwingen, mit dem sie den Ausbau rechtfertigen kann. Einen Ausbau, der sich wohl niemals rechnen wird. Willkommen in Absurdistan.

Wettbewerbsrechtlich handelt die Fraport äußerst fragwürdig. Das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen vermittelt die eindeutige Botschaft, dass der große Starke seine Macht und Möglichkeiten nicht missbrauchen und den Kleinen nicht ruinieren darf. In der Region ist Fraport ohne Wettbewerber und somit marktbeherrschend. Solche Unternehmen dürfen nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen etliches nicht. Sie dürfen keine Entgelte oder sonstige Geschäftsbedingungen, die von denjenigen abweichen, die sich bei wirksamem Wettbewerb mit hoher Wahrscheinlichkeit ergeben würden, fordern. Sie dürfen auch keine ungünstigeren Entgelte oder sonstige Geschäftsbedingungen fordern, als sie das marktbeherrschende Unternehmen selbst auf vergleichbaren Märkten von gleichartigen Abnehmern fordert. Außer der Unterschied ist sachlich gerechtfertigt. Hierbei denke ich an die Begünstigung der Umsteiger und die Abzocke der Lokalpassagiere. Und sie dürfen auch ihre Marktmacht nicht dazu ausnutzen, kleine und mittlere Wettbewerber unmittelbar oder mittelbar unbillig zu behindern, z.B. gewerbliche Leistungen nicht nur gelegentlich unter

Einstandspreis zu veräußern. Aber genau das macht Fraport im Wettbewerb mit Hahn.

Herr Dr. Schulte ist auch Vorsitzender des Bundesverbandes der deutschen Luftverkehrswirtschaft. Es stellt sich für mich die Frage, ob der Leiter eines Flughafenunternehmens, das einen unfairen Wettbewerb zu anderen Verbandsmitgliedern führt, und somit nicht wie ein ehrbarer Kaufmann handelt, hierfür geeignet ist. Ich denke, der BDL wäre gut beraten, sich einen neuen Vorsitzenden zu suchen.

Dem Vernehmen nach beurteilen externe Gutachter die Rechtmäßigkeit der beantragten Entgelte. Anwesende Juristen mögen mir meine lästerlichen Worte verzeihen; aber Juristen sind geschult, die Meinung ihres Auftraggebers zu vertreten und mit Argumenten zu stützen. Hoffentlich hat das Wirtschaftsministerium eine Intention deutlich gemacht, den Antrag abzulehnen. Gründe, mit der man die Ablehnung rechtfertigen kann, gibt es schließlich genug.

Eine Ablehnung des Entgeltantrags – die ich erhoffe - würde bedeuten, dass ein wesentlicher Stützpfeiler des gesamten Ausbauprojekts – nämlich die Möglichkeit, Nachfrage durch unangemessen niedrige Preise zu stimulieren – wegbrechen würde.

Dass überhaupt über die Entgeltordnung kritisch diskutiert wird, ist übrigens auch ein Erfolg unseres langjährigen Engagements. Die Bretter, die wir bohren, sind dick, unsere Bohrer mögen vielleicht etwas stumpfer geworden sein, aber ganz langsam kommen wir voran. Hoffnung macht, dass irgendwie eben das Terminal 3 nicht so recht voran kommt – es gibt weder Ausschreibungen noch Auftragszuschläge. Und der VGH Kassel hat offenbar Mühe, die noch offenen Klagen zu bescheiden. Also können wir voller Optimismus rufen: Die Bahn kommt weg.