

## **Guten Abend liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter,**

ehe ich zum eigentlichen Thema des heutigen Abends komme, erlauben Sie mir eine kurze Bemerkung zu den verspäteten Landungen von Ryanair. Nach dem Planfeststellungsbeschluss 2007 bedürfen Landungen nach 23 Uhr dann keiner gesonderten Genehmigung, wenn die Verspätungen nicht flugplanverursacht sind. Diese Regelung nutzt Ryanair gnadenlos aus mit der Folge: 724 Landungen allein zwischen 23 und 24 Uhr in Frankfurt 2017, 246 Flugbewegungen in der Zeit von 23 bis 5 Uhr bereits in diesem Jahr bis zum 30. April, davon 100 Low Cost-Carrier. Nicht Ryanair sei an den Verspätungen Schuld, sondern angeblich organisatorische Mängel und ineffiziente Abläufe bei den Flughäfen oder den europäischen Fluglotsen, so die Ausrede. Ryanair testet die rechtlichen Möglichkeiten des hessischen Verkehrsministeriums bis an die Grenze aus und denkt überhaupt nicht daran, sich an das Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen zu halten. Der Low-Cost-Carrier zieht vielmehr brutal weiterhin alle Register, um sich gegenüber seinen Konkurrenten wirtschaftliche Vorteile zu verschaffen: prekäre Beschäftigungsverhältnisse, schlecht bezahltes Personal, systematisches Austricksen der europäischen Steuer- und Sozialgesetzgebung und nicht zuletzt gezielt auf Kante genähte Umläufe mit der Folge, dass die Menschen in der Region durch die ständige Störung der Nachtruhe systematisch gesundheitlich geschädigt werden. Und ausgerechnet diesem unzuverlässigen und skrupellosen Outlaw-Carrier hat der hessische Ministerpräsident Volker Bouffier auch noch den Roten Teppich am Flughafen Frankfurt ausgerollt. Das ist der eigentliche politische Skandal!!! Den Bedenken von Verkehrsminister Al Wazir zur Ansiedlung von Billigfliegern in Frankfurt soll Bouffier im Kabinett entgegengehalten haben „Oder willst Du etwa, dass der Flughafen dicht gemacht wird?“. Das zeigt, auf welch' erbärmlich niedrigem Niveau im hessischen Kabinett über zentrale Fragen der Verkehrspolitik entschieden wird. Selbst wenn die Geschichte nicht wahr ist, so ist sie doch zumindest gut erfunden.

Zu den Verspätungen von Ryanair habe ich aktuell drei Forderungen:

1. Die Ermittlungen des RP Darmstadt, eine nachgeordnete Behörde, gegen Piloten von Ryanair sind sofort einzustellen. Mit aller Härte ist stattdessen gegen die Geschäftsführung von Ryanair vorzugehen. Sie ist schließlich für den Flugplan verantwortlich und nicht die Piloten, die ihn als Letzte in der Entscheidungskette ja nur umsetzen.
2. Ryanair muss unverzüglich Zeitpuffer einplanen, um Landungen nach 23 Uhr zu vermeiden, auch wenn dies zu Lasten der Umläufe und damit der Wirtschaftlichkeit geht. Sicherheit und Gesundheit haben absoluten Vorrang, und erst danach kommen Wirtschaftlichkeit und Rendite, nicht umgekehrt!!
3. Weigert sich Ryanair jedoch, diese Zeitpuffer einzuplanen, dann sind die auf Kante genähten Flugpläne konsequent als geplante Verspätungen zu bewerten. Dies zieht sofort Landeverbote nach 23 Uhr bzw. Bußgelder bei Zuwiderhandlung nach sich.

So, jetzt komme ich aber zum eigentlichen Thema des heutigen Abends. Mit ihrem Incentive-Programm hat sich die Fraport AG eine böse Laus in den Pelz gesetzt, die sie jetzt so schnell nicht wieder los wird. Mein Redebeitrag heute Abend heißt deshalb auch „Fraport und die Billigflieger – Wohin geht die Reise?“. Was sind die Folgen für den Flughafenbetreiber, wenn das zuständige Bauaufsichtsamt der Stadt Frankfurt – Und davon muss man wohl ausgehen. - den Bauantrag vom 16.08.2017 für Flugsteig G genehmigt? Da mir unser Whistleblower keine belastbaren Insiderinformationen zur Verfügung gestellt hat, muss ich heute Abend bei meinen sechs Prognosen ein bisschen in die berühmte Kristallkugel blicken.

## **1. Erste Prognose**

Das weitere Schicksal des Frankfurter Flughafens und damit der Fraport AG wird nicht entschieden durch die Politik. Dafür ist der Druck der Bürgerinitiativen und der Wähler nicht groß genug. Die weitere Zukunft des Frankfurter Flughafens und damit der Fraport AG wird aber auch nicht entschieden durch die Gerichte. Denn die haben in der Vergangenheit in der Regel ausbaufreundlich geurteilt. Nein, im Zeitraum 2023 - 2025 wird das weitere Schicksal von Terminal 3 und damit der Fraport AG vielmehr durch die Marktentwicklung entschieden. Dazu jetzt auch meine weiteren Prognosen.

## **2. Zweite Prognose**

Flugsteig G wird für die Fraport AG keine Erfolgsgeschichte. Flugsteig G, ursprünglich als zweiter Bauabschnitt von Terminal 3 geplant, soll nach Fraportangaben vorgezogen 2020 mit einer Jahreskapazität von 4 bis 5 Millionen Fluggästen in Betrieb gehen und bis zu 200 Millionen Euro kosten. In einer zweiten Bauphase soll Flugsteig G dann für eine Gesamtkapazität von bis zu 7 Millionen Passagieren erweitert und an den ersten Bauabschnitt von Terminal 3 angebunden werden. Bei einem Investment von 200 Mio. Euro, einem Durchschnittszinssatz von angenommen 1%, einer Abschreibung über 30 Jahre und den jährlichen Betriebskosten kommen nach meiner Schätzung schon mal locker 10 Mio. Euro Ergebnisbelastung aus dem Billigflugsteig G zusammen. Und diese geschätzt 10 Mio. Euro müssen ja irgendwie refinanziert werden. In der Wirtschaftswoche vom 11. Oktober 2011 hat Fraportchef Schulte bestätigt, dass große Investitionen wie z. B. damals die neue Landebahn, ohne die Einnahmen aus den Ladengeschäften nicht finanzierbar wären. Gemeint sind damit die Netto-Retailerlöse aus den Umsatzbeteiligungen und den Ladenmieten. Diese Netto-Retailerlöse pro Fluggast lagen 2017 bei nur 3,37 Euro. Zur Klarstellung: 3,37 Euro ist nicht der Umsatz pro Passagier, sondern die Beteiligung von Fraport an dem weitaus höheren Ladenumsatz pro Fluggast. Wenn der neue Flugsteig G das Fraportergebnis mit 10 Mio. Euro belastet, dann ergibt das - geteilt durch 4 Mio. Geizhalse - 2,50 Euro. Das sind die Netto-Retailerlöse, die Fraport pro Low-Cost-Passagier

mindestens erwirtschaften muss. Aus drei Gründen wird sie den aber mit den neuen Kunden nicht erzielen. 1. sind die Low-Cost-Passagiere mindestens genauso geizig wie ihre Carrier. 2. reichen die kurzen Aufenthaltszeiten bei den extrem schnellen Umläufen fürs Shopping nicht aus. Und drittens gibt niemand, der für 9,99 Euro mit Ryanair nach Perpignan fliegt, am Flughafen oben drauf noch mal 10,00 Euro nur für Coffee to go, belegte Brötchen oder Limo aus. Deswegen meine Prognose: Flugsteig G wird keine Erfolgsgeschichte für die Fraport AG.

Für die Fraport AG wäre es allerdings nicht das erste schlechte Investment. Bereits heute kommt die Fehleinschätzung über die zukünftige Entwicklung des Luftverkehrs den Flughafenbetreiber bei der Nordwest-Landebahn teuer zu stehen. Im Geschäftsbericht 2011 rechnete Fraport vor, dass die neue Bahn das Unternehmensergebnis mit 100 Mio. Euro jährlich belastet. Hierzu hieß es im Geschäftsbericht 2009: „Zur Finanzierung dieses Betrags brauchen wir in den nächsten Jahren eine deutliche Erlössteigerung. Treiber der erlösseitigen Steigerung wird nach dem Ausbau des Flughafens insbesondere das Verkehrswachstum sein, das wir durch die neue Landebahn realisieren werden.“ Dieses erwartete Verkehrswachstum ist bei 475.531 Flugbewegungen in 2017 bislang jedoch nicht eingetreten. Damit konnten die benötigten Zusatzerlöse zur Re-Finanzierung des Landebahn-Investments bislang operativ auch nicht erwirtschaftet werden.

### **3. Dritte Prognose**

Die weitere Marktöffnung für die Billigflieger mit dem Flugsteig G setzt zwangsläufig auch die alte Fraport 1.0 als Premiumanbieter für Luftverkehrsdienstleistungen unter massiven Kostendruck. Die Low-Cost-Carrier erwarten ja nicht nur, dass der neue Flugsteig G billig erstellt, sondern dass die neue Fraport 2.0 den Flugsteig G auch billig auf Low-Cost-Niveau betreibt. Dies wird zwangsläufig zu einem fraportinternen Wettbewerb zwischen dem traditionellen Premiumbereich für die Netzwerk-Carrier und dem neuen Low-Cost-Bereich führen. Die Controller werden Abläufe, Dienstleistungen und Praktiken kontinuierlich und systematisch miteinander vergleichen, um gezielt die sog. „best practices“ zu identifizieren. Dieses Verfahren nennt man in der Fachsprache „internes Benchmarking“. Was will man damit erreichen? Mit diesem internen Vergleich will man gezielt herausfinden, wo und warum die anderen schneller, produktiver, effizienter, pünktlicher usw. sind. Vor allem aber will man herausfinden: Warum sind die anderen kostengünstiger? Und darum geht es am Ende. Was hier auf die alte Fraport 1.0 zukommt, das hat Lufthansa-Chef Carsten Spohr im Oktober 2017 schon mal angekündigt: „Die Kosten in Frankfurt sind 20 Prozent höher als anderswo - die 20 Prozent müssen weg.“

#### 4. Vierte Prognose

„Wichtig ist uns aber auch, dass wir das Full-Service-Angebot in unserem Kerngeschäft mit den Netzwerk-Carriern, denen wir auch künftig guten Premium-Standard bieten wollen, ausbauen müssen. Deshalb wird der erste Bauabschnitt von Terminal 3 mit den Piers H und J sowie einer Kapazität von 14 Millionen Passagieren auch unverändert und wie geplant als unsere neue Visitenkarte im internationalen Verkehr gebaut. Mit dieser parallelen Planung und Umsetzung halten wir uns alle Optionen für die Zukunft offen und bieten jeglichen Segmenten optimale Bedingungen zum weiteren gemeinsamen Wachstum und für profitables Geschäft hier in Frankfurt“, so Fraportchef Schulte.

Meine Prognose: Weil der Low-Cost-Carrier Markt überdurchschnittlich stark wächst und auch in den kommenden Jahren kein Ankernutzer für T3 zu finden sein wird, wird Terminal 3 im Zeitraum 2023 - 2025 nicht als Tandem für Netzcarrier **und** Low Cost in Betrieb gehen. Es wird keinen Premiumanbieter für Luftverkehrsdienstleistungen mit Discountabteilung unter einem Dach geben, sondern ausschließlich ein Low Cost Terminal. Damit platzt auch der Traum, dass mit Terminal 3 ein innovatives Abfertigungsgebäude als „Visitenkarte für die Region“ entsteht, das beim Kundenservice, der Qualität und den käuferorientierten „Marktplätzen“ mit insgesamt 9.800 Quadratmetern neue Maßstäbe setzt. Denn genau darauf legen die Low-Cost-Carrier überhaupt keinen Wert. Alles darf ruhig billig sein und auch ruhig billig aussehen. Hauptsache, in der gesamten Wertschöpfungskette werden die Kosten auf das unterste Niveau gedrückt. Low-Cost-Carrier wollen und brauchen kein Premiumterminal. Und mit ihren geizigen Kunden, die keinen Cent auf den Edelmarktplätzen der „Visitenkarte für die Region“ ausgeben werden, lässt sich das Milliardeninvestment auch nicht refinanzieren. Aus der Traum!!!

#### 5. Fünfte Prognose

Das Lockangebot der Lufthansa Group zur Systempartnerschaft mit der Fraport AG, die das Drehkreuz Frankfurt wieder nach vorne zu bringen soll, ist vergiftet. „Der Frankfurter Flughafen wächst seit Jahren unterdurchschnittlich. Zwei wesentliche Gründe sind dafür verantwortlich: Wachstumshemmende Rahmenbedingungen (dazu gehören für LH insbesondere die eingeschränkten Betriebszeiten am Frankfurter Flughafen) sowie eine fehlende gemeinsame Strategie zwischen der Lufthansa Group als Hauptkunde und dem Flughafenbetreiber Fraport. Die vielbeschworene Systempartnerschaft muss mit neuen Impulsen und einem klaren Bekenntnis aller Beteiligten neu belebt werden.....Lufthansa will in Frankfurt weiter wachsen. Das geht aber nur gemeinsam mit Fraport – die Umsteigequalität durch Dumping-Angebote an Konkurrenten zu gefährden, ist kontraproduktiv.“ Und dann folgen die drei Kernforderungen der Lufthansa: 1. gemeinsame Erlösquellen aus Vermietung und Verpachtung erschließen, 2. gemeinsame Wachstumsstrategie und 3. gemeinsame Qualitätsstandards. Warum

aber ist das Angebot jetzt vergiftet? Weil es, ich habe es bereits bei der vierten Prognose erwähnt, weil es mit einer ganz klaren Drohung verbunden ist. „Die Kosten in Frankfurt sind 20 Prozent höher als anderswo - die 20 Prozent müssen weg.“ Diese Drohung hat der Vorstandsvorsitzende Carsten Spohr auf der LH-Hauptversammlung am 08. Mai wiederholt mit der Kritik, der Flughafen Frankfurt sei der teuerste im LH-System, und er erfülle nicht die Erwartungen an Premium-Qualität. Ich frage Sie: Was soll denn aus einer Partnerschaft werden, wenn der Mann noch vor dem Einzug seiner Freundin sagt: „Ehe wir zusammen ziehen, müssen erst mal die 20 Kilo bei Dir weg“? Das ist doch kein guter Start in eine gemeinsame Zukunft!!!!

## **6. Sechste und letzte Prognose**

Wenn die Billigflieger erst einmal den Low-Cost-Markt erschlossen haben, werden sie, um weiter wachsen zu können, früher oder später selber höherwertige Angebote im oberen Kundensegment, z. B. für Geschäftsreisende, entwickeln, weil hier die Margen deutlich höher sind. Im Einzelhandelsbereich haben Aldi und Lidl mit ihren „Gourmet-Linien“ das ja bereits erfolgreich vorgemacht. Oder im Automobilbereich der VW-Konzern mit den Hausmarken Skoda und Seat. Damit setzen die Low-Cost-Carrier aber die klassischen Netzwerk-Carrier wie die Lufthansa auch in deren traditionellem Premiumbereich unter Druck. Wenn Netzwerk- und Low-Cost-Carrier aufeinander zu wachsen, dann werden die Karten auf dem Luftverkehrsmarkt noch einmal ganz neu gemischt. Sollte es so kommen, dann haben wir dort die gleiche Situation wie heute schon bei den Discountern im Wettbewerb mit den traditionellen Supermärkten.

Doch jetzt genug der Spekulationen und Prognosen. Die werden vielleicht sowieso alle falsch sein und nicht eintreffen. Deshalb habe ich zum Schluss eine Bitte: Kopieren Sie meine Rede auf der BBI-Homepage und stecken sie in einen Umschlag mit der Aufschrift „Prognose 2023/2025“. Und dann öffnen Sie den Umschlag 2023/2025, wenn wir da alle noch am Leben sind. Ich bin mal gespannt, was dann dabei heraus kommt.

Ich danke Ihnen!!!!