

Sehr geehrter Dr. Herr Schulte, sehr geehrter Herr Boddenberg,  
sehr geehrte Damen und Herren,

Mein Name ist Wolfgang Heubner, ich bin Aktionär, und beschäftige mich schon seit vielen Jahren mit der Entwicklung und den Auswirkungen des Frankfurter Flughafens. Ich spreche heute nicht nur als Aktionär, sondern auch als Bürger dieser flughafenbetroffenen Region.

### **Entwicklung der Verkehrszahlen am Frankfurter Flughafen**

Alle von Fraport in den letzten über 20 Jahren vorgelegten Prognosen zu der Verkehrsentwicklung waren nach meiner Auffassung überzogen und sind nicht eingetroffen.

Die Prognose von 2006 lag 2019 gegenüber den Ist Zahlen bei den Passagieren mit 15,4 Mio. und bei den Flugbewegungen mit 174.358 deutlich zu hoch. Und gegenüber 2025 ist die Abweichung noch größer geworden. Auf dieser völlig überzogenen Basis wurde der Planfeststellungsbeschluss erwirkt und Fraport hält auch heute noch an der Zahl 701.000 Flugbewegungen fest. **Für diese bereits heute stark belasteten Region eine Katastrophe**

Auch das zweite Gutachten von 2014 war immer noch falsch und auch das Anlocken von Billigfliegern, wie RyanAir etc. mit großen Sonderrabatten ab 2017 war ein Flop und endete dann 2022 mit dem Wegzug dieser Gesellschaften

**2024** wurde dann eine 3. Prognose für die Entwicklung bis 2033 vorgelegt die auch mit großen Fragezeichen zu versehen ist und die erst ihre Tauglichkeit beweisen muss

### **Standortkosten**

Seit Jahren beklagen Sie Herr Schulte, zusammen mit dem Bundesverband der Deutschen Luftfahrtindustrie, dass in Deutschland, die Standortkosten, insbesondere die Luftverkehrssteuer sowie die Gebühren für Luftsicherheit und Flugsicherung zu hoch seien und deshalb hinke Deutschland noch erheblich hinter den internationalen Luftverkehrszahlen hinterher.

Deutschland ist die wirtschaftlich führende Nation in Europa und somit sind auch die Personalkosten gegenüber den meisten europäischen Ländern in der Regel deutlich höher, Laut Luftverkehrsexperte Manfred Kuhne lag Deutschland bei der Verkehrsentwicklung der Passagiere 2023 im Vergleich zu Europa um 16 % zurück Davon macht die Luftverkehrssteuer gerade mal 1,1%-Punkte dieser Kosten aus, Damit wird klar, dass dies nicht die eigentlichen Ursachen für das Nachhinken ist.

**Die Luftverkehrssteuer ist auch der einzige kleine Beitrag der Luftfahrt für das Klima.**

Gleichzeitig erhöht Fraport, **was wir grundsätzlich sehr gut finden**, in der Zeit von 2025 bis 2028 seine Flughafenentgelte in 4 Jahresschritten insgesamt um gut 18%, aber damit ist Fraport selbst ist für einen wesentlichen Teil der Steigerung der Standortkosten /Flughafengebühren verantwortlich. Hinzu kommt der Lerneffekt durch Corona und der flächendeckenden positiven Erfahrung mit Online-Video- Konferenzen die dazu geführt hat, dass die Firmen Geschäftsreisen, mit der damit verbundenen gewaltigen Zeit- und Kosteneinsparungen, reduziert haben, und dies wird sich auch nicht wieder erholen. 2019 lag der Anteil der Geschäftsreisenden noch bei 35% = mehr als 150 Mio. Pass und er hat sich heute mehr als halbiert.

### **Schadstoffmessungen am Flughafen.**

Auf der Hauptversammlung 2025 habe ich Sie, Herr Schulte, gefragt, wann Fraport Ultrafeinstaubmessungen an den Arbeitsplätzen machen und den Gesundheitsstand ihrer

Mitarbeiter erfassen. **Hier haben sie hochnäsiger geantwortet:**

**„Da, und solange es hierzu keine Grenzwerte gibt, werden wir dies nicht tun.“**

Diese Antwort ist ein Armutzeugnis, denn Verantwortung beginnt nicht erst dort, wo ein Grenzwert gesetzlich vorgeschrieben ist, sondern dort, wo Risiken bekannt sind, und Menschen geschützt werden müssen.

Mit der EU- Luftqualitätsrichtlinie 2024, werden sie zukünftig (spätestens ab 2030) gezwungen, die neuen Richtwerte für NO<sub>2</sub>, Feinstaub PM 10 und PM 2,5 etc. einzuhalten. Dann wird klar, wie hoch die Belastungen am und durch den Flughafen tatsächlich sind.

Andere Flughäfen (Schiphol, Kopenhagen, Los Angeles etc.) sehen dies schon lange als ihre Verantwortung und Aufgabe an. In Schiphol wo die Flugbewegungen etwa 5-7% höher als Frankfurt sind, hat das Dutch National Institute for Public Health, 2024 festgestellt, dass ein Teil der Mitarbeiter, die den Schadstoffen (Lärm, Stickoxiden, Ultrafeinstaub mit UFS- ausgesetzt sind, möglicherweise vorzeitig sterben. Hier lagen die Durchschnittswerte von UFS bei 93.000 Partikel pro Kubikzentimeter), Deshalb hat man die Mitarbeiter mit Ultrafeinstaubmasken ausgestattet und Kindergartengebäude, etc., die um den Flughafen liegen, werden mit Ultrafeinstaubfiltern ausgestattet.

Und was macht Fraport: **bisher viel zu wenig**. Der Gesundheitsschutz der Beschäftigten und der Anwohnerinnen und Anwohner wird nicht mit der Entschlossenheit betrieben, die notwendig wäre. Hauptsache, am Ende stimmen die betriebswirtschaftlichen Zahlen. Aber ein Flughafen, der seine Gewinne auf Kosten der Gesundheit der Region erwirtschaftet, handelt nicht nachhaltig.

### **Terminal 3**

Sie ziehen immer wieder Vergleiche zu mit BER. Zu BER kann ich nur sagen, dass hier ein Flughafen mit einem zusätzlichen Terminal und einer weiteren Start- und Landebahn für 7,3 Mrd. Euro für insgesamt 30 +6 Mio. Passagiere gebaut wurde, also ein Projekt was doppelt so groß ist wie T3. **Wenn ich dies mit den wirklichen gesamten Kosten von T3 vergleiche, steht Berlin gegenüber Fraport recht gut dar, wie sie es gerne darstellen.**

Gemäß ihrer Prognose 2006 sollte bis 2020 zusammen mit Terminal 3 ursprünglich ein Passagieraufkommen von **88,6 Mio.** erfüllt werden können. Nach der Prognose 2014; waren es nur noch **71,1 Mio.** Fluggästen, die bis 2030 auf 86,1 Mio. Passagieren anwachsen sollte. Die Fertigstellung war für **2022** vorgesehen, die Baukosten wurden hier mit zunächst rund **2,5 Mrd. Euro** angegeben.

**2016** verkündeten Sie noch großartig: **“Die Region profitiert von 2,5 bis 3 Mrd. Euro Investition“**. Die Inbetriebnahme von Pier H + J mit 14 Mio. Passagieren sei ab dem Sommerflugplan 2022 geplant.

**2020** war dann die Eröffnung Pier G mit 5 Mio. Passagieren zum Sommerflugplan 2022 geplant und die Inbetriebnahme von Pier H und J wurde dann auf 2025 verschoben. Diese Verschiebung hatte meines Erachtens nichts mit Corona zu tun. Bereits 2019 lag der Baufortschritt noch weit hinter den Ankündigungen zurück.

Am 22.04.2026 haben sie feierlich den pompösen Bau von T3 eröffnet. Gleichzeitig haben sie T 2 ausgelegt für ca.15 Mio. Passagieren stillgelegt, weil sonst T3 sich wirtschaftlich überhaupt nicht rechnen würde. Wenn Sie stattdessen T2 rechtzeitig erneuert und ev. erweitert hätten, wäre Fraport etliche Mrd. Euro reicher und die Nettoschulden hätten sich in den letzten 15 Jahren nicht auf 8;2 Mrd. Euro verdreifacht.

Schon seit Monaten verkündeten sie immer wieder, dass Zeitplan und die Kosten von 4 Mrd. für das Terminal 3 eingehalten wurden. Angesichts der genannten Fakten erübrigt sich eigentlich jeder Kommentar.

**Ein Argument wird nicht wahr, nur weil man es nur oft genug wiederholt. Ihre ständigen Selbstinszenierungen sollen Kritik übertönen. Sie ersetzen aber keine ehrliche Bilanz.**

**Für solche Fehlprognosen, Verhaltensweisen und den daraus abgeleiteten Ausbauaktivitäten hätten in vielen anderen Unternehmen die Verantwortlichen längst ihren Hut nehmen müssen. Erst recht, wenn gleichzeitig die gesundheitlichen Belastungen für Beschäftigte und Anwohner verharmlost oder ignoriert werden.**

Sie rechnen bewusst ein Teil der Investitionskosten aus T3 raus.

*(Auf der letzten HV 2025 haben sie mitgeteilt, dass in den 4 Mrd. € die Kosten für die Sky-line-Bahn, die Parkplätze und die -häuser an T3 der PFAS belastete Aushub und dessen Entsorgung und der Straßen-Anschluss von T3 nicht enthalten sind. Diese Kosten gehören m. E. eindeutig zu den Investitionskosten von T3 dazu, denn ohne diese Maßnahmen ist T3 nicht nutzbar). Bei den Gesamtkosten von T3 wollen sie durch bewusstes Weglassen von Kostenblöcken das Projekt T3 kostengünstiger machen als es wirklich ist, um möglicherweise kein Problem mit dem Impairment zu bekommen.*

Deshalb frage ich sie jetzt nach den konkreten Kosten dieser einzelnen Aktivitäten. Hierzu erwarte ich ihre Ausführungen auch in Schriftform.

1. Kosten für die komplette Sky-Line-Bahn von T1 nach T3
2. Kosten für die Entsorgung des PFAS belasteten Aushubs
3. Kosten für die Parkplätze an T3
4. Kosten für die Parkhäuser an T3
5. Kosten für die Anbindung von T3 an die Straße
6. Kosten für die Anbindung von T3 an die Start- und Landebahnen
7. Planungskosten für das befristet vorgesehene aber dann doch nicht gebaute Zwischenlager in Mörfelden Walldorf.

#### **Frage zum Personalaufwand**

Der Personalaufwand ist zwischen 2019 und 2025 um +78,2 Mio.€ oder 6,4 % angestiegen, obwohl die Anzahl der Mitarbeiter im Konzern um -4.417 (-18,7%) und in Deutschland sogar um -5.064 (-24,4%) gefallen ist. Der corona-bedingte Personalabbau war ja wohl bereits 2023 abgeschlossen. **Hierzu erbitte ich eine detaillierte Begründung.**

#### **Fazit**

Fraport muss endlich ehrlich bilanzieren: bei den Verkehrsprognosen, bei den tatsächlichen Kosten von T 3, bei den Gesundheitsrisiken durch Lärm und Schadstoffen und bei der Verantwortung gegenüber Mitarbeitern und den Menschen in der Region.

Wir brauchen keine Wachstumsfantasien und Prunkbauten, sondern eine realistische, transparente und gesundheitsverträgliche Flughafenpolitik.

Ein Flughafen, der die Region belastet, darf sich nicht gleichzeitig als nachhaltiges Vorzeigeprojekt inszenieren. Nachhaltigkeit zeigt sich nicht in Worten, sondern in Entscheidungen. In weniger unnötigem Flugverkehr. In besserem Gesundheitsschutz. In ehrlicher Kostentransparenz. Und in der Bereitschaft, Fehlentscheidungen auch als solche zu benennen. Vielen Dank

**Deshalb kann ich der Entlastung des Vorstands nicht zustimmen!**

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit