



HESSISCHER LANDTAG

02. 10. 2020

Kleine Anfrage

Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 29.06.2020

Zukünftiges Geschäftsmodell der Fraport AG am Standort

Frankfurt

und

Antwort

Minister der Finanzen

Vorbemerkung Fragesteller:

Der Luftverkehr besitzt – wie jede Wirtschaftsbranche – spezifischen Risiken, die der jeweilige Unternehmer zu tragen hat. Zu diesen spezifischen Risiken gehört neben dem Wetter, Vulkanausbrüchen, dem Fluglotsenstreik und dem Entzug von Überflugrechten aus politischen oder militärischen Gründen eine Pandemie, die zu Grenzschiebungen und Einreiseverboten führen kann. Auch wenn sich dieses Risiko bislang nicht in der aktuellen Ausprägung realisiert hat, ist es seit Langem bekannt und wird auch in den verschiedenen Pandemieplänen detailliert beschrieben. So werden z.B. im Pandemieplan des Landes Hessen Personenkontrollen unterschiedlicher Intensität bei der Aus- und Einreise sowie im Flugzeug aufgeführt, die passive bzw. aktive Gesundheitskontrolle von potentiell ansteckungsverdächtigen Personen (Beobachtung nach § 29 IfSG), die Quarantäne von Ansteckungsverdächtigen (nach § 30 IfSG) sowie vollständige Einreisebeschränkungen aus bestimmten Ländern. Gemeinsam ist allen genannten Maßnahmen, dass sie den Luftverkehr mehr oder weniger ausgeprägt einschränken und behindern und u.U. auch vollständig zum Erliegen bringen können.

Die aufgeführten Einschränkungen können u.U. – so wie aktuell – über Monate andauern und ggf. auch zu mittel- und langfristigen Umstrukturierungen der Branche führen. So prognostizierte der Vorstandsvorsitzende der Fraport AG kürzlich in einem Interview in der FAZ, dass im Dezember 2020 etwa 30 % bis 40 % des bisherigen Verkehrsaufkommens erreicht werden wird und 2021 etwa 50 % bis 60 %. Vergleich man die Zahlen mit den bisherigen Wachstumsprognosen für 2021, so ergibt sich eine noch deutlichere Differenz. Nach Auffassung des Vorstandsvorsitzenden werden Flughäfen in der Post-Corona-Phase in einem „wesentlich härteren Wettbewerb stehen als vorher“. Dabei wird aufgrund zunehmender Direktverbindungen auch die Bedeutung von Hub-Flughäfen abnehmen, d.h. Flughäfen mit einem besonders geringen Anteil an Originär-Passagieren werden besonders betroffen sein.

Die Auswirkungen einer Pandemie mit den möglicherweise weitreichenden Folgen wurden bislang in den verschiedenen Prognosen der Fraport AG nicht einmal ansatzweise erwähnt und insoweit auch in keiner Weise als potentieller Faktor berücksichtigt. Insoweit stellt sich auch die grundsätzliche Frage nach dem zukünftigen „Geschäftsmodell“ des Frankfurter Flughafens. Dieses hatte der derzeitige Vorstandsvorsitzende des Flughafenbetreibers bereits vor mehr als 10 Jahren in einem FAZ-Interview wie folgt definiert: „Wir sind ein Einkaufszentrum mit Landebahn“ (https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/frankfurter-flughafen-wir-sind-ein-einkaufszentrum-mit-landebahn-1784258.html?printPagedArticle=true#pageIndex_2). Der Fraport-Vorstand versteht den Flughafen weniger als Einrichtung der Verkehrsinfrastruktur, sondern als „Shopping-Center“, wobei der Flugbetrieb nur dazu dient, möglichst viele Kunden bzw. Konsumenten in die Terminals zu bringen, um dort einen möglichst hohen Umsatz bzw. Gewinn für das Unternehmen zu generieren. Dies wird auch bei den Erträgen der Fraport AG deutlich. Die Vermietung von Laden- und Gastronomieflächen machen den größten Teil der Unternehmensergebnisse aus, während der „Aviation“-Bereich kaum Gewinne abwirft und teilweise sogar defizitär ist.

Durch die Corona-Pandemie wird dieses Geschäftsmodell grundsätzlich in Frage gestellt. Abgesehen von der – auch mittelfristig – zu erwartenden geringeren Anzahl von Passagieren werden diese zukünftig deutlich mehr Zeit für die einzelnen Kontrollvorgänge aufwenden müssen und daher weniger Zeit in den Geschäften und gastronomischen Einrichtungen verbringen. Dazu kommen weitere Restriktionen – wie etwa Abstandsregeln, die insgesamt dazu führen werden, dass am Flughafen weniger gekauft bzw. konsumiert wird. Dies hat auch weitreichende Auswirkungen auf die Zahl der Beschäftigten. Die Fraport AG plant am Standort Frankfurt den Abbau von mindestens 4.000 Stellen, die Lufthansa AG von etwa 22.000 Vollzeitstellen.

Die Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Hessischen Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) wie folgt:

Frage 1. Teilt die Landesregierung die Prognose des Fraport-Vorstandes, nach der im Dezember 2020 etwa 30 % bis 40 % des früheren Verkehrs erreicht werden wird und 2021 etwa 50 % bis 60 %?

Infolge der COVID-19-Pandemie befindet sich der zivile Luftverkehr weltweit in der größten Krise seiner Geschichte. Nach einem mehrmonatigen faktischen Stillstand globaler Reisebeziehungen werden derzeit in einem reduzierten Maß vor allem innerdeutsche und innereuropäische

Passagierverkehre wieder aufgenommen, während die interkontinentalen Passagierlinienverbindungen weiterhin auf einem äußerst niedrigen Niveau verharren und lediglich punktuell geflogen werden. Luftfahrtunternehmen und Reiseveranstalter beobachten das Reise- und Buchungsverhalten auf den wiederaufgenommenen Strecken aufmerksam, um ihre weiteren Planungen daran auszurichten. In diesem Zusammenhang ist auch der weltweite Fortgang des Infektionsgeschehens ein bedeutender Unsicherheitsfaktor.

Vor diesem Hintergrund ist es derzeit nicht möglich, über grobe Trendabschätzungen hinaus mit anerkannter Prognosemethodik eine seriöse Vorhersage der Verkehrszahlen des laufenden Jahres bzw. des Folgejahres vorzunehmen. Das hergebrachte Instrumentarium der Analyse und Fortentwicklung von Quelle-Ziel-Reisebeziehungen ist auf die Prognose der Verkehrsentwicklung während bzw. nach einer weltweiten Pandemielage und dadurch verursachten beispiellosen Wirtschaftskrise nicht ohne Weiteres anwendbar, zumal für eine derartige Situation keine vergleichbaren Erfahrungswerte vorliegen.

Vor diesem Hintergrund verstehen sich die Prognosen der Fraport AG zur kurzfristigen Entwicklung des Luftverkehrs nach den presseöffentlichen Verlautbarungen des Vorstandes als grobe Abschätzung von Trends in einem angenommenen Szenario schrittweise wiederaufgenommener europäischer und (später) weltweiter Verkehre ohne den Anspruch einer exakten Eingrenzung erwartbarer Verkehrsvolumina.

Mit dieser Zielrichtung erscheinen die Abschätzungen aus Sicht der Landesregierung plausibel. Es ist darauf hinzuweisen, dass das weitere Verkehrsgeschehen eine äußerst enge Verbindung zum weiteren Verlauf der Pandemielage aufweist und die Erwartung der genannten Verkehrszunahmen ein Szenario ohne größere weltweite Rückschläge in der Bewältigung der Krise voraussetzt.

Frage 2. Falls erstens zutreffend: Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung auf die Zahl der Beschäftigten am Flughafen (Fraport AG, Lufthansa AG und andere am Flughafen ansässigen Unternehmen) sowie auf die direkten bzw. indirekten Steuereinnahmen (Gewerbesteuer, Umsatzsteuer, Einkommensteuer, Körperschaftsteuer) aus dem Flugbetrieb?

Die Fraport AG hat öffentlich mitgeteilt, dass aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie auch nach der Krise ein rechnerischer Personalüberhang von bis zu 4.000 Stellen vorhanden sein wird. Wie sich dies konkret auf die Beschäftigtenzahlen am Flughafen Frankfurt auswirken wird, lässt sich derzeit noch nicht prognostizieren.

Gleiches gilt für die Deutsche Lufthansa AG, die von einem rechnerischen Personalüberhang von mindestens 22.000 Stellen in den Unternehmen der Lufthansa Group ausgeht, davon 11.000 in Deutschland und voraussichtlich hiervon ein Großteil in Frankfurt. Zunächst einmal müssen bei beiden Unternehmen die notwendigen Verhandlungen mit den Tarif- und Betriebspartnern stattfinden, deren Ergebnisse abzuwarten sind. Für die anderen am Flughafen ansässigen Unternehmen liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Aussagen über konkrete Auswirkungen auf die Steuereinnahmen aus dem Flugbetrieb im Jahr 2020 sind nicht möglich, da keine branchen- oder unternehmensbezogenen Steuerschätzungen vorgenommen werden.

Die Fraport AG hat am 4. August und die Deutsche Lufthansa AG hat am 6. August 2020 ihre Zwischenberichte zum 1. Halbjahr 2020 vorgelegt. Danach sind die Konzernumsätze um die Hälfte (Fraport AG -48,9 % und Deutsche Lufthansa AG -52 %) gesunken. Das Konzern-Ergebnis weist bei der Fraport AG einen Verlust im dreistelligen Millionenbereich aus, bei der Deutsche Lufthansa AG sind es -3,62 Mrd. €. Auch wenn bei beiden Unternehmen weder die Umsätze noch das Konzern-Ergebnis allein aus dem Flugbetrieb resultieren und insbesondere auch nicht nur den Standort Deutschland bzw. Frankfurt betreffen, wird die Dimension der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Luftverkehr deutlich. Soweit sich die Umsatzeinbrüche auf ausgefallene umsatzsteuerpflichtige Dienstleistungen und Lieferungen beziehen, ergeben sich entsprechende Auswirkungen auf das Umsatzsteueraufkommen.

Frage 3. Falls erstens unzutreffend: Wie lautet die Prognose der Landesregierung?

Es wird auf die Antwort zur Frage 1 verwiesen.

Frage 4. Hat der Flughafenbetreiber bei seinen bisherigen Planungen das Risiko von Restriktionen des Betriebs, wie sie sich aus einer Pandemie ergeben können, angemessen berücksichtigt?

Frage 5. Falls viertens zutreffend: Ergibt sich dies aus den Geschäftsberichten des Unternehmens?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fraport AG berücksichtigt in ihrem Risikomanagement auch „außergewöhnliche Störfälle“ wie Naturkatastrophen, Extremwetterlagen, kriegerische Auseinandersetzungen und Epidemien. Deren Eintrittswahrscheinlichkeit wurde jedoch bisher als „unwahrscheinlich“ klassifiziert, wenn auch mit sehr hohen finanziellen Auswirkungen behaftet (vgl. Geschäftsbericht 2017, Seite 120 und Geschäftsbericht 2018, Seite 122). Erfahrungen mit dem ersten Sars-Virus 2003, dessen Auswirkungen sich weitgehend auf Asien beschränkten, sowie später mit der Vogelgrippe (H5N1), die keine weitreichenden Folgen für den Flugverkehr zeitigte, widersprachen dieser Einschätzung nicht.

Nachdem die WHO Anfang 2020 aufgrund der Ausbreitung des Corona-Virus eine gesundheitliche Notlage von internationaler Tragweite erklärt hatte und die Auswirkungen auf den internationalen Luftverkehr absehbar wurden, wird dieses Risiko nunmehr in den Fokus genommen, und die (finanziellen) Auswirkungen auf die Fraport AG werden engmaschig verfolgt (vgl. Geschäftsbericht 2019, Seiten 115, 128 sowie Fraport-Halbjahresbericht Q2/6M 2020).

Für den Frankfurter Flughafen ist darüber hinaus ein gesonderter Pandemieplan gemeinsam von Vertretern des Hessischen Ministeriums für Soziales und Integration (HMSI), der Stadt Frankfurt am Main und der Fraport AG (Medizinischer Dienst) erarbeitet worden. Die Fraport AG ist gemäß ihren Verpflichtungen im Rahmen der Notfallvorsorge auf eine unterschiedliche Vielzahl von Gefahren inkl. medizinischer Gefahrenlagen vorbereitet. Diese Vorbereitung erfolgt immer in enger Abstimmung mit allen beteiligten Behörden wie HMSI, HMWEVW, Landes- und Bundespolizei, Branddirektion Frankfurt u. v. a. m. Die etablierten, bewährten Verfahren in der Notfallvorsorge bezüglich Infektionskrankheiten werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf schnellstmöglich angepasst.

Frage 6. Sieht die Landesregierung in der aktuellen Situation den Frankfurter Flughafen in Konkurrenz zu anderen Flughäfen aufgrund der einseitigen Ausrichtung auf eine Hub-Funktion mit vergleichsweise geringem Anteil an Originär-Passagieren in einer ungünstigen Position?

Der Flughafen Frankfurt ist nicht einseitig auf eine Hub-Funktion ausgerichtet. Im Jahr 2019 waren rund 45 % der Passagiere „Originär-Passagiere“, deren Start- oder Endziel Frankfurt war. Damit erzielt der Flughafen Frankfurt gemeinsam mit München zahlenmäßig das höchste Aufkommen an originären Fluggästen in Deutschland. Von einer einseitigen Ausrichtung des Geschäftsmodells kann deshalb keine Rede sein. Dies gilt umso mehr, als Originär- und Umsteige-Passagiere in Summe das bestehende Flugplanangebot erst ermöglichen. Dies belegt auch die Bewertung der sog. direkten Konnektivität 2019, d.h. die Anzahl von Zielen, die ab Frankfurt nonstop erreicht werden können, bei der Frankfurt in Europa den ersten Platz belegte. (Quelle: ACI Airport Industry Connectivity Report 2019).

In der aktuellen Situation wird sich jedoch der Teil des Hub-Verkehrs, der im Zusammenhang mit dem interkontinentalen Verkehr steht, nur unterproportional wieder erholen. Dies gilt auch im Vergleich zu anderen Flughäfen ohne solchen Hubverkehr, allerdings je nach Flugplanangebot mit unterschiedlicher Betroffenheit. Denn Angebot und Nachfrage sind durch die unterschiedliche Entwicklung von COVID-19 in Drittländern (außerhalb der EU) sowie den für diese Ziele geltenden strengen Reisebeschränkungen oder Einreiseverboten (noch) wesentlich stärker eingeschränkt als der EU-Verkehr.

Die Hub-Funktion, die der Frankfurter Flughafen für ausgewählte Airlines übernimmt, stellt ihn in erster Linie in den Wettbewerb mit anderen Hub-Flughäfen. Diese befinden sich aktuell in einer vergleichbaren Situation. Die Hub-Funktion ist dabei differenziert zu bewerten. Airlines fokussieren ihr operatives Geschäft in Krisenzeiten typischerweise auf ihre großen, bedeutenden Drehkreuze. Aufgrund des Einzugsgebietes und der verkehrlichen Anbindung wird insbesondere auf diesen Flughäfen eine hinreichende Nachfrage erreicht. Hub-Flughäfen profitieren in Krisenzeiten somit auch von der besonderen Rolle, die sie im Netzwerk von großen Airlines einnehmen. Sie befinden sich daher nicht in einer pauschal ungünstigen Position.

Frage 7. Hält die Landesregierung angesichts der aktuellen Situation eine Änderung des „Geschäftsmodells“ der Fraport AG „Wir sind ein Einkaufszentrum mit Landebahn“ für angezeigt?

Frage 8. Falls siebentens zutreffend: Wie soll nach Auffassung der Landesregierung die zukünftige Ausrichtung der Fraport AG am Standort Frankfurt erfolgen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die aktuelle Corona-Pandemie – oder ggf. auch eine weitere zukünftig auftretende Pandemie – die Rahmenbedingungen für die Luftfahrt grundlegend verändern könnten?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Geschäftsmodell der Fraport AG ist grundsätzlich ein diversifiziertes. Während der Retail-Anteil am Umsatz des Standorts Frankfurt über die vergangenen Jahre gewachsen ist, bietet die Fraport AG ihre Leistungen nach wie vor auch in den Geschäftsfeldern „Aviation“ und „Ground

Handling“ erfolgreich an. Zugleich hat sich die Internationalisierungsstrategie der Fraport AG insbesondere in Krisenzeiten als sehr erfolgreich erwiesen – auch die geographische Diversifikation trägt dazu bei, die unternehmerischen Risiken der Fraport AG zu reduzieren. Eine Änderung des bestehenden Geschäftsmodells ist vor diesem Hintergrund aus Sicht der Landesregierung nicht angezeigt.

Gleichwohl hat die Fraport AG frühzeitig und zielgerichtet umfassende Maßnahmen ergriffen, um die dramatischen Folgen der weltweiten Corona-Krise einzudämmen. Dies umfasst insbesondere die Ausrichtung auf eine veränderte Verkehrssituation.

Wiesbaden, 21. September 2020

Michael Boddenberg