



HESSISCHER LANDTAG

22. 07. 2020

Kleine Anfrage

Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 08.06.2021

Corona-Pandemie – Geschäftsmodell der Fraport AG

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

In der Hauptversammlung der Fraport AG äußerte der Vorstandsvorsitzende die Hoffnung eines baldigen Wiederanstiegs des Flugverkehrs und berief sich dabei auf ein geheimes Gutachten der Consultingfirma Intraplan. Intraplan hatte in der Vergangenheit wiederholt im Auftrag des Unternehmens Gutachten erstellt, deren Prognosen sich später als völlig überzogen erwiesen. Der Vorstandsvorsitzende prognostizierte, dass es bereits 2024 oder 2025 mehr Passagiere als 2019 geben werde. Auch die Landesregierung geht in der Antwort zur kleinen Anfrage (Drucks. 20/3836) davon aus, dass globale politische Krisen und andere Sonderereignisse keinen dauerhaften Einfluss auf den langfristigen Entwicklungstrend im Luftverkehr haben werden. Tatsächlich haben sich sämtliche seinerzeit erstellten Prognosen des genannten Unternehmens als falsch erwiesen. Für das Jahr 2020 wurde eine Anzahl von mehr als 700.000 Flugbewegungen prognostiziert. Die Anzahl der Flugbewegungen lag im Zeitraum von 2000 bis 2017 konstant zwischen 456.000 und 493.000 (mit einem Mittelwert von 473.000). Lediglich 2018 und 2019 lagen sie bei 512.000 bzw. 514.000 – bedingt durch Rabattaktionen des Flughafenbetreibers. Somit hat sich – unabhängig von der Corona-Pandemie – in einem Zeitraum von etwa 20 Jahren eine Sättigungskinetik mit einer weitgehend konstanten Anzahl von Flugbewegungen eingestellt, die etwa 30 % unterhalb des prognostizierten Wertes lag. Der in den Gutachten des Flughafenbetreibers prognostizierte kontinuierliche Anstieg der Nachfrage konnte jedenfalls über einen Zeitraum von etwa 20 Jahren nicht beobachtet werden.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Mit der oben stehenden Vorbemerkung wird die von der Fraport AG im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main vorgelegte Luftverkehrsprognose hinterfragt bzw. die vermeintliche Fehlerhaftigkeit der seinerzeitigen Prognose in einen Zusammenhang zu einem aktuellen Gutachten gestellt.

Bereits in den Antworten zu den Kleinen Anfragen 20/2728 sowie 20/3836 wurde eingehend dargelegt, dass die von der Fraport AG im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main vorgelegte Luftverkehrsprognose vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof sowie vom Bundesverwaltungsgericht in den Verwaltungsstreitverfahren um den Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main bestätigt wurde. In der Antwort auf die Kleine Anfrage 20/2728 wurde zudem mitgeteilt, dass das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 04.04.2012 entsprechend der allgemeinen Rechtsgrundsätze ausgeführt hat, dass die Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Prognose nicht „an der nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses eingetretenen tatsächlichen Entwicklung zu messen“ ist (Az. 4 C 8/09, u. a. – juris Rn. 68). Maßgeblich sei vielmehr die methodengerechte Erstellung, die das Bundesverwaltungsgericht in dem konkreten Fall bestätigt hat. Die in der Vorbemerkung neuerlich geäußerte Schlussfolgerung, die Prognose sei falsch, weil die tatsächlichen Werte von den prognostizierten abweichen, ist demnach unverändert rechtlich irrelevant. Schließlich ist es nach den Maßstäben des Bundesverwaltungsgerichts – wie dargelegt – rechtlich irrelevant, wenn die tatsächlichen Werte von den prognostizierten abweichen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche sind nach Auffassung der Landesregierung die Ursachen der über einen Zeitraum von 20 Jahren ausbleibenden Nachfrage nach zusätzlichen Slots am Flughafen Frankfurt, obwohl diese Nachfrage in mehreren Gutachten prognostiziert worden war?

Die Fragestellung entspricht der vom Fragesteller bereits in der Kleinen Anfrage 20/2728 formulierten Frage Nr. 1. Seinerzeit wurde gefragt, worauf die Landesregierung die Diskrepanz zwischen den in der Vergangenheit erstellten Prognosen und der tatsächlichen Entwicklung zurück-

führt. In der diesbezüglichen Antwort vom 16.07.2020 wurde bereits ausgeführt, dass Abweichungen der tatsächlichen von der prognostizierten Entwicklung im Wesentlichen auf die nach der Erstellung des Gutachtens beginnende und nicht vorhersehbare Finanz- und Wirtschaftskrise zurückzuführen sei. Diese Erklärung vom 16.07.2020 ist mit Blick auf den in der Vorbemerkung angeführten Zeitraum, der die Zeit bis zum Jahre 2019 betrifft, nach wie vor aktuell.

Frage 2. Hält die Landesregierung die durch den Flughafenbetreiber vorgelegten Luftverkehrsprognosen für valide, obwohl die prognostizierte kontinuierliche Zunahme der Nachfrage über einen Zeitraum von nahezu 20 Jahren vollständig ausblieb und das Planungsziel um 30% verfehlt wurde?

Bzgl. der Validität der von der Fraport AG im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main vorgelegten und vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof sowie vom Bundesverwaltungsgericht bestätigten Luftverkehrsprognose wird auf die eigene Vorbemerkung verwiesen. Das in der Vorbemerkung des Fragestellers zudem angeführte Gutachten, über das jüngst in der Hauptversammlung der Fraport AG berichtet wurde, liegt dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen nicht vor.

Frage 3. Geht die Landesregierung nach wie vor davon aus, dass der langfristige Entwicklungstrend im Luftverkehr – ungeachtet der temporären Wachstumseinbrüche – von einer kontinuierlichen Zunahme der Flugbewegungen am Standort Frankfurt gekennzeichnet sein wird?

Bereits in der Antwort auf Frage Nr. 8 der Kleinen Anfrage 20/3836 wurde eingehend ausgeführt, dass das seinerzeitige Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 zur Überzeugung gelangt sei, dass sich die „Steigerungen der Luftverkehrsnachfrage [...] in der Vergangenheit als langfristig und stabil erwiesen“ haben, „weil sie auch durch kurzfristige wachstumshemmende Faktoren (wie z. B. die Ölkrise und die wirtschaftliche Stagnation Ende der 1970er bzw. Anfang der 1980er Jahre) sowie vorübergehende Verkehrsrückgänge (etwa während des ersten Golfkrieges im Jahre 1991, nach den terroristischen Anschlägen in den USA vom 11.09.2001 oder nach dem Auftreten der SARS-Epidemie) im Ergebnis nicht gebremst werden konnten.“ Weiterhin wurde festgestellt, dass in der Vergangenheit „in den auf Wachstumseinbrüche im Luftverkehr folgenden Zeiten stets Erholungs- bzw. Aufholprozesse zu beobachten“ waren (vgl. Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007, S. 483). Diese Antwort vom 25.11.2020 gilt nach wie vor. Im Einklang mit vielen aktuellen Prognosen etwa von ACI und IATA ist davon auszugehen, dass der weltweite Luftverkehr nach der Corona-Pandemie wieder deutlich wachsen wird.

Frage 4. Falls 3. zutreffend: wann wird nach Auffassung der Landesregierung das Vor-Corona-Niveau der Anzahl der Flugbewegungen (d.h. der Wert von 2019) wieder erreicht sein?

Frage 5. Falls 3. zutreffend: wann wird nach Auffassung der Landesregierung der durch den Flughafenbetreiber für das Jahr 2020 prognostizierte Wert von 700.000 Flugbewegungen p.a. erreicht sein?

Frage 7. Geht die Landesregierung angesichts der aktuellen Entwicklung – u.a. mögliche weitere Pandemien, Klimadebatte, Beschluss des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz – von einem weiteren kontinuierlichen Wachstum des Luftverkehrs weltweit und am Standort Frankfurt aus?

Frage 9. Teilt die Landesregierung den Optimismus des Vorstandsvorsitzenden der Fraport AG, dass 2024 bis 2025 die Passagierzahlen von 2019 übertroffen werden?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4, 5, 7 und 9 gemeinsam beantwortet.

Da die Pandemie noch nicht überwunden ist und diese noch für erhebliche Volatilität in der Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs sorgen kann, kann ein exaktes Datum für das Erreichen bestimmter Zahlen bei den Flugbewegungen derzeit nicht benannt werden.

Frage 6. Wird nach Auffassung der Landesregierung die durch den Flughafenbetreiber für das Jahr 2020 prognostizierte Wert von 700.000 Flugbewegungen p. a. ohne unterstützende Maßnahmen – wie etwa Rabattaktionen für Billigflieger o. ä. – erreicht werden können?

In gewissem Umfang können auch die Regelungen über die Flughafenentgelte Einfluss auf die Entwicklung der Flugbewegungen haben. Die aktuelle Pandemie-Situation zeigt jedoch, dass die Regelungen über die Flughafenentgelte nicht alleiniger Maßstab für die Entwicklung sind. Ein Teil der Entgeltprogramme, nicht nur in Frankfurt, sondern deutschlandweit und auch international, stellen Anreizprogramme dar, um Luftverkehr nach bestimmten Kriterien zu fördern. So fördert die Fraport AG auch den Einsatz von lärmreduziertem Fluggerät durch entsprechend niedrigere Entgelte.

Frage 8. Ist der Landesregierung bekannt, aus welchen Gründen das aktuelle Gutachten der Firma Intraplan, auf das sich der Vorstandsvorsitzende der Fraport AG berief, nicht veröffentlicht wurde?

Nach Auskunft der Fraport AG wurde das in der Fragestellung angeführte Gutachten nicht veröffentlicht, da es sich hierbei um ein Fraport-intern in Auftrag gegebenes Zukunftsszenario für eine mögliche Verkehrsentwicklung handelt. Es unterscheidet sich insoweit von der in der Vorbemerkung angeführten Luftverkehrsprognose, die von der Fraport AG im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main vorgelegt wurde und Gegenstand des behördlichen und der verwaltungsgerichtlichen Verfahren war.

Wiesbaden, 14. Juli 2021

Tarek Al-Wazir