

Stenografischer Bericht

öffentlicher Teil

12. Sitzung – Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

21. Februar 2022, 10:02 bis 12:52 sowie 13:10 bis 13:52 Uhr

Anwesend:

Stellv. Vorsitz: Elke Barth (SPD)

ordentliche Mitglieder:

CDU

Sabine Bächle-Scholz
Dirk Bamberger
Heiko Kasseckert

stellvertretende Mitglieder:

CDU

Birgit Heitland

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Frank-Peter Kaufmann
Karin Müller (Kassel)
Katy Walther

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SPD

Tobias Eckert
Knut John

SPD

Stephan Grüger
Gernot Grumbach
Marius Weiß

AfD

Arno Enners
Klaus Gagel

AfD

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas

Freie Demokraten

DIE LINKE

Axel Gerntke

DIE LINKE

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU:	Sina Kunkel
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:	Frank Müller
SPD:	Sven Bingel
AfD:	Fabian Flecken Klaus-Peter Kaschke
Freie Demokraten:	Falco Hartard
DIE LINKE:	Sebastian Scholl

Landesregierung:

MinR Dr. Christian Langhagen-Rohrbach

MinRin Regine Barth

Ständige Sachverständige:

Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer

Dr. Jutta Deffner

Prof. Dr. Barbara Lenz

Dr.-Ing. Georg Gickeleiter

Dieter Posch

Ständige Beratende Mitglieder:

Institution	Name	Anwesenheit
Hessischer Landkreistag	Dr. Michael Koch (Direktor)	teilgenommen
Hessischer Städtetag	Dr. Jürgen Dieter (Geschäftsführender Direktor)	
Hessischer Städte- und Gemeindebund	Johannes Heger (Geschäftsführer)	teilgenommen
House of Logistics & Mobility GmbH (HoLM)	Michael Kadow (Geschäftsführer)	teilgenommen
LAG ÖPNV Hessen	Dr. Tom Reinhold (Geschäftsführer)	
Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)	Sabine Herms (Leiterin Bereich Strategie und Presse)	teilgenommen
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)	Prof. Knut Ringat (Geschäftsführer)	
Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)	Christine Haban (Sachbearbeiterin der Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe)	
Regionalverband FrankfurtRheinMain	Rouven Kötter (Erster Beigeordneter und Mobilitäts- dezernent)	
Zweckverband Raum Kassel		

Sachverständige:

Prof. Dr. Karl-Rudolf Rupprecht

Dr. Pierre Dominique Prümm

Klaus Froese

Mathias Venema

Protokollierung: Swetlana Franz

Sonja Samulowitz

Iris Staubermann

Inhaltsverzeichnis:

1. Anhörung zum Thema „Flughafen/Flugverkehr“

Sachverständige:

Prof. Dr. Karl-Rudolf Rupprecht **S. 6**
Frankfurt University of Applied Sciences

Dr. Pierre Dominique Prümm **S. 24**
Fraport AG

Klaus Froese **S. 34**
Lufthansa Airlines

Mathias Venema **S. 56**
ver.di Landesbezirk Hessen

2. Verschiedenes

siehe nicht öffentlicher Teil

1. Anhörung zum Thema „Flughafen/Flugverkehr“

Stellv. Vorsitzende: Ich begrüße alle Anwesenden und eröffne die 12. Sitzung der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“. Bevor wir über die Inhalte reden, darf ich Ihnen noch ein paar organisatorische Hinweise geben.

Zu den Corona-Regeln: Der Ältestenrat hat beschlossen, dass auch in Ausschusssitzungen die 3G-Regelung und die Maskenpflicht gelten. Danach sind auch am Platz Masken zu tragen und die Abstände zu wahren. In den Plenarsaal dürfen außerdem nur Geimpfte, Genesene und aktuell negativ getestete Abgeordnete, und sie haben dort eine Maske zu tragen. Abgeordnete ohne Nachweis und Abgeordnete, die durch ein Attest vom Maskentragen befreit sind, werden aufgefordert, die Sitzung auf der Zuschauertribüne zu verfolgen. Man kann auch von dort aus teilnehmen; denn dort befinden sich Mikrophone.

Entschuldigt sind für heute Herr Markus Meysner, unser Vorsitzender – deswegen darf ich wieder die Sitzung leiten –; Herr Prof. Dr. Martin Lanzendorf, der Sachverständige der Fraktion DIE LINKE; Herr Rouven Kötter vom Regionalverband FrankfurtRheinMain; Herr Knut Ringat vom RMV; Frau Christine Haban vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar und Herr Dr. Thomas Reinhold von der LAG ÖPNV Hessen. Gibt es weitere Entschuldigungen? – Ich sehe, das ist nicht der Fall.

Wir können gleich inhaltlich einsteigen. Wir beschäftigen uns heute mit dem Thema „Flughafen/Flugverkehr“. Das ist eine Verkehrsart, die wir in unseren bisherigen Sitzungen noch nicht explizit betrachtet haben. Natürlich – es ist immer wichtig, das zu sagen – ist das auch ganz eng verknüpft mit der größten Arbeitsstätte, die wir haben, nämlich mit dem Frankfurter Flughafen.

Es lässt sich leider nicht vermeiden, dass wir heute etwas mehr als in den bisherigen Sitzungen über die pandemischen Auswirkungen sprechen werden; denn der Flugverkehr gehört naturgemäß zu den von der Pandemie am stärksten betroffenen Branchen. Da es aber, wie man im Dezember in den Zeitungen lesen konnte, der Lufthansa inzwischen gelungen ist, ihre Staatskredite aus dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds vorzeitig zurückzuzahlen, kann man ahnen, dass Licht am Ende des Tunnels ist. Allerdings ist nicht der ganze Luftverkehr gleichermaßen betroffen. Ebenfalls bei den Vorbereitungen habe ich gelesen – das hat mich wirklich beeindruckt –, dass der Cargo-Bereich 2021 das stärkste Jahr in seiner Geschichte hatte.

Insofern bin ich gespannt auf die Vorträge und die anschließenden Diskussionen. Als Erstem darf ich Herrn Prof. Dr. Karl-Rudolf Rupprecht von der Frankfurt University of Applied Sciences das Wort geben. Herzlich willkommen! Herr Prof. Rupprecht, in Ihrem Lebenslauf habe ich gelesen – das ist ganz interessant –, dass Sie, auch wenn Sie an der Frankfurt University of Applied Sciences lehren, ein Mann aus der Praxis sind. Sie haben erst 2016 den Weg in Forschung und Lehre gefunden, nachdem Sie zuvor lange bei der Lufthansa tätig waren. Insofern freue ich mich ganz besonders auf Ihren Vortrag. Sie haben das Wort.

Herr Prof. **Dr. Rupprecht**: Frau Vorsitzende, sehr geehrte Mitglieder der Enquetekommission, meine Damen und Herren! Ich habe meinen Vortrag unter die zentrale Leitfrage: „Welche Steuerungsmöglichkeiten hat Hessen, gleichzeitig den Luftverkehr ökologisch zu organisieren und den Flughafen wirtschaftlich weiterzuentwickeln?“ gestellt. Bevor ich darauf eingehe, möchte ich ein paar Sätze zu meinem Werdegang sagen. Sie haben es schon gehört: 30 Jahre berufliche Erfahrung im Aviation-Bereich; Instandhaltung von Flugzeugen; Bereichsleiter bei einer großen deutschen Fluggesellschaft in Frankfurt, an der größten Drehscheibe; Verantwortung für das Netzmanagement, aber auch für das Passagier- und Gepäckverfahren. Am Ende meiner beruflichen Entwicklung war ich noch einmal im Vorstand der Lufthansa Cargo für die Bereiche Flight Operations und Ground Operations weltweit verantwortlich.

Präsentation Prof. Dr. Rupprecht siehe Anlage – Folie 2: „Institute for Aviation & Tourism“

Nachdem ich in den Ruhestand eingetreten war, bin ich dem Ruf der Universität gefolgt, weil mich das Motto gereizt hat: Wissen durch Praxis stärkt. – Erfahrungen an junge Studenten weiterzugeben, die in dem Bereich Mobilität und Logistik engagiert sind, hat mich gereizt. Das Institut für Aviation & Tourism, das wir gegründet haben, hat sich zum Ziel gesetzt, Forschung anzubieten und zu verstärken, um die zukünftige Ausrichtung in den Branchen Luftverkehr und Tourismus zu unterstützen.

Die Studiengänge, die wir anbieten – Luftverkehrsmanagement, Tourismusmanagement und der internationale berufsbegleitende Studiengang Aviation and Tourism Management (MBA) –, zeigen, wie stark wir hier mit der Branche verknüpft sind. Wir sind in verschiedene Forschungsvorhaben eingebunden, und ich bin froh, dass mich heute aus dem Kreis der Direktoren Frau Prof. Ziegler und Herr Dr. Holst begleiten. Sie werden hier auch für Fragen zur Verfügung stehen. Wir haben langjährige Erfahrungen rund um das Thema „Logistik und Mobilität“.

Folie 3: „Steuerungsmöglichkeiten im Luftverkehr“

Wenn wir über Steuerungsmöglichkeiten im Luftverkehr reden, haben wir auf der globalen Ebene die Übereinkunft von Paris und das Kyoto-Protokoll und im Aviation-Bereich CORSIA. Das ist Ihnen zum größten Teil sicherlich bekannt. Ich werde darauf nicht eingehen, sondern mich in meinem Vortrag mehr auf die Dinge konzentrieren, die es in Hessen anzuwenden gilt: Welche Impulse und welche Steuerungsmöglichkeiten wird es vor Ort geben?

Auf der Landesebene sind Entgelte und Gebühren das erste Element. Das macht für eine Airline ungefähr 8 bis 9 % aus und ist für die Steuerung von entsprechenden Destinationen über diesen oder einen anderen Hub wesentlich. Entgelte und Gebühren kann man gestalten; sie können z. B. lärm- oder schadstoffabhängig sein. Darüber hinaus ist die Weiterentwicklung der Infrastruktur ganz entscheidend. Hiermit meine ich nicht nur die Infrastruktur des Flughafens, sondern insbesondere die modalen Anbindungen, die wir haben. In erster Linie ist die Schiene zu nennen, aber natürlich spielen auch die Autobahn und Verkehrsanbindungen eine Rolle. Prozessuale Verfahren, die es gibt, sind ebenfalls anzuwenden: Lärmkontingentierung, lärmmindernde Verfahren. Letztendlich gibt es auch eine Einwirkungsmöglichkeit in Form von Eigentumsverpflichtungen. Der Flughafen ist immerhin im Mehrheitsbesitz des Landes Hessen.

Zwei Dinge sind mir wichtig: Bei allen Steuerungsmaßnahmen, die man ergreift, müssen wir darauf achten, dass sie kohärent verwendet werden und dass sie in Einklang stehen. Ansonsten ergeben sich wettbewerbsverzerrende Rahmenbedingungen. Auf der anderen Seite ist auch ganz entscheidend, dass wir uns an der Stelle auf einem langfristigen Entwicklungsweg befinden. Die Dinge sind sehr komplex. Sie sind sehr kapitalintensiv, und deswegen bedürfen sie einer Unterstützung aus Wissenschaft und Forschung.

Folie 4: „FRA ist für Passagiere und Fracht gemeinsame Drehscheibe“

Frankfurt ist für Passagiere und für die Fracht eine Drehscheibe. Es ist im doppelten Sinne eine Drehscheibe, nämlich für Passagiere und Fracht gemeinsam. Dazu werde ich gleich zwei, drei Dinge im Einzelnen sagen. Die Vision, die wir als Passagiere haben – wir alle –, ist das Seamless Travelling. Es muss einfach gehen. Auf der Frachtseite geht es darum, dafür Sorge zu tragen, dass eine bestmögliche Verknüpfung zwischen dem Versender und dem Empfänger erfolgt.

Folie 5: „Key Facts Luftverkehr“

Hier sind ein paar Fakten zum Luftverkehr aufgeführt, erst auf der globalen Ebene, dann auf der nationalen Ebene mit dem Schwerpunkt Frankfurt. Wenn wir uns die Prognosen anschauen – das sind Daten, die auf der Nationalen Luftfahrtkonferenz im Sommer letzten Jahres gebildet worden sind –, stellen wir fest, dass wir im Jahr 2050 innerhalb Europas 12,4 Millionen Flüge haben: ein Wachstum um 1,4 %. Das ist eine Zahl, die hauptsächlich durch den Passagierverkehr geprägt ist. Die Zahl der Passagierflüge wird um 1,4 % wachsen. Im Cargo ist der Wert etwas höher. Das mag vielleicht erstaunen. Dahinter steckt aber in erster Linie der Expressverkehr. Der Expressverkehr ist für Frankfurt nicht so relevant. Das sind diejenigen, die in Leipzig und in Köln ihre Heimat haben. Hier geht es um DHL, UPS und den gesamten E-Commerce. Dort ist ein deutliches Wachstum zu verzeichnen, nicht nur in der Vor-Corona-Zeit, sondern auch in der Corona-Zeit. Insgesamt ist, was das Verhältnis der Flüge betrifft, die Zahl der Cargo-Flüge geringer.

Wie sieht es mit den CO₂-Emissionen aus? – Weltweit ist der Anteil des Luftverkehrs an den CO₂-Emissionen mit 2 % klein. In Europa ist er mit ca. 4 % etwas höher. Wichtig ist, dass die Verursachung ungleichmäßig ist: Die längeren Flüge sind für 50 % der gesamten CO₂-Distribution verantwortlich. Warum ist das so? – Auf der Langstrecke wird viel mehr Kerosin verbraucht. Es muss viel mehr Kerosin mitgenommen werden, um auch die letzten Ziele zu erreichen. 10 % der Flüge sind also für 54 % der CO₂-Emissionen verantwortlich. Der Frachtverkehr hat einen Anteil von 15 % daran; 85 % beträgt der Anteil des Passagierverkehrs.

Wenn wir über den Frachtverkehr reden, müssen wir wissen, dass der Frachtverkehr im internationalen Vergleich nur einen Anteil von 1,1 % am Gesamtvolumen hat. Sie wissen, dass der größte Anteil der Fracht auf den Seeverkehr entfällt. Aber diese kleinen Anteile – Experten sprechen manchmal auch von „Apothekergewicht“ – haben erhebliche Wertschöpfungspotenziale, und sie stehen für erhebliche Wertschöpfungen auch in der Region. 30 % des Wertes, der über den internationalen Verkehr in die Bundesrepublik hineinkommt, ist mit dem Luftfrachtverkehr direkt verbunden. Sie sehen, der Anteil liegt zwar nur bei 1 %, aber er ist extrem wichtig für die

Weiterentwicklung der Region, und er ist auch ein Zeichen für die hohe Exportkompetenz unseres Landes.

Wie sieht es vor Ort aus? – Die Prognosen für Deutschland gehen von 3,3 % Wachstum aus. Innerdeutsch beträgt das Wachstum bei den Passagierzahlen immerhin noch 1,5 %. Wir werden sicherlich darüber nachdenken müssen, wie wir damit umgehen: ob das wirklich so sein muss.

70 Millionen Passagiere wurden 2019 in Frankfurt verzeichnet; 10 % der Flüge waren innerdeutsch. 62 % der Flüge wurden als Kurzstreckenflüge definiert. Aber das sind 2.500 km; damit kommt man bis zu den Kanaren. Auf die Fracht entfielen 4 % der Flüge. Trotzdem – wir haben es eben schon gehört – ist das eine große, international bedeutende Drehscheibe. Das gelingt nur deshalb, weil 40 % der Fracht über die Passagierflugzeuge transportiert werden. Das wird oftmals vergessen. Diese Zahl ist beeindruckend, und diese Zahl wird auch in Zukunft weltweit wachsen.

Woran liegt das? – Die modernen Flugzeuge können bis zu 30 t Fracht mitnehmen, und so werden die Flugzeuge im doppelten Sinne gemeinsam genutzt: für die Passagiere und für eilige, werthaltige Fracht. Der Vorteil ist, dass man die hohe Frequenz der Passagierflüge nutzen kann. Jetzt ist es auch klarer, warum die Fracht ein Boomjahr hatte: weil der Passagierverkehr daniederlag und deswegen alle Frachter, die es noch gab, geflogen sind. Fracht wird tendenziell nur noch außerhalb Europas geflogen. Das, was nach Frankfurt kommt, wird zum größten Teil „getruckt“, wird also über die Straße transportiert. Der Anteil innerhalb Europas beträgt 15 %; dahinter steckt auch die AeroLogic: ein Joint Venture der Lufthansa und der Firma DHL in Leipzig. Dort finden entsprechende Transporte statt. Transporte finden auch in den skandinavischen Ländern statt, wo in den Randgebieten der Europäischen Union Frachtverkehre genutzt werden.

Folie 6: „Alternative Antriebe und Kraftstoffe können bis 2050 ca. 100 Mio. t CO₂ allein in Europa einsparen“

Schauen wir uns das Thema „Fuel und Einsparungen auf der CO₂-Seite“ an. Natürlich müssen wir die Entwicklung der neuen Flotten unterstützen. Mit effizienteren Modellen kann eine erhebliche Menge an Treibstoff eingespart werden. Die Airlines müssen in die Lage versetzt werden, diese Investitionen zu tätigen. Wie kann man das unterstützen? – Man kann eine Staffelung der Start- und Landegebühren einführen.

Wichtig erscheint mir in dem Zusammenhang allerdings auch, sich den größten Teil der Einsparungen vor Augen zu führen, die in den nächsten zehn bis 15 Jahren erfolgen müssen, und zwar über die Weiterentwicklung von Kraftstoffen. Wir haben uns vorgenommen, im Jahr 2030 eine Beimischung von 2 % zu haben. Wie soll das funktionieren? Wie macht man das? Wo soll das produziert werden? – Hier sind Entwicklungen zu initiieren, die dafür Sorge tragen, dass diese Treibstoffe auch vor Ort verfügbar sind. Das geht über Forschungsfonds und eine stärkere Verknüpfung mit Beteiligten, die zunächst außerhalb der Branche angesiedelt worden sind. Hier ist z. B. der Industriepark Höchst zu nennen. Wir müssen uns Ziele setzen, um stufenweise dafür Sorge zu tragen, dass am Frankfurter Flughafen die entsprechenden Beimischungsquoten erfüllt

werden können, und wir müssen das so gestalten, dass wir keine Wettbewerbsnachteile bekommen. Ich würde mir an der Stelle wünschen, dass das eine oder andere mit klaren Zahlen oder Eckwerten zur Orientierung versehen wird. Der Flughafen Stuttgart in Baden-Württemberg hat sich beispielsweise vorgenommen, 120.000 t zu produzieren. Wir werden sehen, ob das so klappt. Aber ich denke, wir müssen in die Richtung gehen.

Was die Elektrizität betrifft: Das Air Taxi ist immer wieder ein schönes Thema. Das wird für den internationalen Flugverkehr sicherlich eine Randbedeutung haben. Wenn man solche Dinge auf der Kurzstrecke ausprobieren möchte, muss und sollte man auf kleinere Airports, z. B. Egelsbach, ausweichen.

Folie 7: „Ca. 18 Mio. t CO₂-Einsparung bis 2050 durch verbessertes Luftverkehrsmanagement & Operations“

Neben der Einsparung durch die Nutzung alternativer Treibstoffe gibt es eine Menge Möglichkeiten in der Luft und am Boden. Knapp 20 % CO₂ lassen sich durch engeres und kollaboratives Zusammenarbeiten einsparen. Es betrübt mich immer noch ein bisschen, wenn ich mir das Thema SESAR anschau: eine Aktivität, die, wie ich glaube – Herr Froese –, mittlerweile 25 Jahre alt ist. Man wollte den Single European Sky entwickeln und ist immer noch nicht am Ziel. Ich glaube, das ist ein Appell an uns alle, dort weiterzumachen und stärker dafür zu werben, dass man das umsetzt.

Im mittleren Feld – orange gefärbt – geht es um die Ground Operations. Dort ist es möglich, darüber nachzudenken, wie man elektrifizieren kann: Müssen die Trucks, die wir heute noch haben, mit Verbrennung arbeiten? Können die nicht mit Elektroantrieb fahren? – Sie könnten z. B. auch die Flugzeuge zum Take-off-Point schleppen. Wir haben das in Frankfurt schon einmal ausprobiert. Das funktioniert. Natürlich ist die Einsparung geringer, weil heute fast ausschließlich zweimotorig geflogen wird. Aber man kann das Triebwerk auch erst am Take-off-Point einschalten und damit die CO₂-Emissionen am Boden ein Stück weit einsparen. Lightweight Container für Baggage zu nutzen, lighte Paletten zu verwenden, die Verpackung zu reduzieren – das sind ebenfalls Möglichkeiten, die genutzt werden sollten, um einen Beitrag zur CO₂-Einsparung zu leisten.

Folie 8: „Ziel PAX: Beste intermodale Drehscheibe“

Wie ist unsere Vision bei dem Thema Passagierverkehr? – Der Frankfurter Flughafen ist einer der größten in Europa. Er ist aber im Verhältnis zu anderen Airports, z. B. London oder Paris, ein großer Flughafen mit einem kleinen Einzugsgebiet. Das heißt, wir müssen dafür Sorge tragen, dass es attraktiv ist, über Frankfurt zu fliegen. Eine hohe Anzahl von Frequenzen ist gut für die Region, gut für die Ansiedlung von Wirtschaft und gut für die Möglichkeit, dort weltweit vernetzt zu sein. Das ist auch die Stärke der deutschen Wirtschaft.

„Beste intermodale Drehscheibe“: Was bedeutet das? – Links oben auf der Folie steht „Seamless Travelling“: Vereinfachung der Reise. Wir alle möchten es doch bequem und einfach haben.

Sie sehen, wo die Schwierigkeiten sind: Was ist mit dem Gepäck? Was ist mit der Sicherheit? Warum muss ich das Gepäck am Flughafen aufgeben? Kann ich es nicht schon in der Stadt aufgeben? Kann ich das Gepäck vielleicht auch schon vor der Reise aufgeben? – All das sind Entwicklungen, die wir vorbereiten müssen. Sie sind nicht einfach umzusetzen. In Österreich laufen Tests. Man überlegt, wie man das auch schon in der Bahn machen kann: Wie kann man das übergabemäßig so organisieren, dass es logistisch und auch von der Sicherheit her funktioniert? – Das ist kein triviales Thema.

Verlässlichkeit der rechtlichen Absicherung: Wie ist das, wenn ich mit der Bahn komme und meinen Flieger verpasse? Wer trägt die Haftung?

Es gilt, flexibel dafür Sorge zu tragen, dass man, auch wenn auf den Verkehrsträgern etwas nicht so richtig funktioniert – das gibt es immer wieder –, an sein Ziel kommt.

Die Preisgestaltung sollte so attraktiv sein, dass es einfach ist, einen Flug zu buchen. Sie wissen vielleicht selbst, wie es ist, wenn Sie geflogen sind und vorher einen Zug genommen haben: So einfach ist es heute noch nicht, den Gesamtdurchgang im Preispaket angezeigt zu bekommen und auch nutzen zu können.

Ich möchte hier dafür werben, dass gute Beispiele, die einige Airlines entwickelt haben, auch für andere geöffnet werden. Wir müssen Sorge dafür tragen, dass diese Verfahren und Modelle offen sind, sich schnell durchsetzen und für den Passagier einfach zu verstehen und zu nutzen sind.

Das bedeutet auch, dass wir die gute Ausgangslage, die wir in Frankfurt mit dem Fernbahnhof haben, noch stärker weiterentwickeln. Der größte Entwicklungshebel ist aus meiner Sicht die Weiterentwicklung der Frequenzen. Wir haben zu einigen Destinationen, z. B. nach Köln, hervorragende, hochfrequente Verbindungen: mehr als 15-mal am Tag. Vielleicht sind es mittlerweile sogar mehr; Herr Dr. Prümm wird sicherlich noch etwas dazu sagen. Ich glaube, das sind Entwicklungen, die wir in der Richtung nutzen sollten. Wir brauchen diese Entwicklung natürlich nicht nur in Deutschland, sondern wir brauchen sie unbedingt auch in Europa, damit sich Frankfurt in Zukunft als Drehscheibe besser positionieren kann.

Folie 9: „Effizientere Sicherheitskontrolle durch biometrische Technologien gegenüber herkömmlichen Verfahren“

Neben dem Thema Gepäck ist der kritischste Punkt in dem Zusammenhang die Sicherheit – die übrigens mit dem Thema Gepäck eng verknüpft ist. Sicherheit und schneller Durchsatz: Wir wollen keine Wartezeiten haben, sondern wir wollen, dass die Passagiere das in Stufen durchlaufen. Wie macht man das? – Wir reden hier über Biometrie und über „touchless technology“. Das heißt, man kann durchgehen und braucht nicht anzuhalten. Gibt es das schon? – Erste Verfahren gibt es. Ist das alles schon in Ordnung? – Nein, noch nicht, aber wir müssen darüber forschen und dafür sorgen, dass das alles einfacher geht. In einigen Bereichen des Frankfurter Flughafens gibt es solche Elemente schon, aber sie sind noch nicht durchgängig verfügbar. Das muss dringend kommen, um letztendlich zu gewährleisten, dass das Sicherheitsniveau erstens hoch ist und bleibt und zweitens eine hohe Geschwindigkeit erzeugt wird.

Es muss für den Passagier, wenn er darüber nachdenkt, klar sein, wo er umsteigen möchte: in Frankfurt. Dort ist es einfach und bequem; mit der Bahn bekommt er sein Gepäck ganz schnell in den Flieger, und die Sicherheitskontrolle geht schnell.

Folie 10: „Biometrische Identifikation im Einsatz“

Wie kann so etwas aussehen? – Darüber wird geforscht. Ob es in Atlanta, in Peking oder in Dubai ist, wo Sie durchgehen: Ich kann Ihnen sagen, das ist ein Thema, das uns alle angeht, insbesondere in Hessen. Wir sind gefordert, die Weltmeister in Sachen Mobilität zu sein und dafür zu sorgen, dass wir hier eine Blaupause haben, dass man hierherkommt und sagt: So wird es gemacht. – Ich denke, das wäre eine Vision, die wir gemeinsam verfolgen sollten.

Folie 11: „Aircargo wird in Zukunft geprägt durch Digitalisierung, Autonomie und Nachhaltigkeit“

Digitalisierung, Autonomie und Nachhaltigkeit – das sind die drei wesentlichen Elemente, die die Herausforderung für die Zukunft prägen. Die sechs Trends, die auf der rechten Seite aufgelistet sind, sollen dafür sorgen, dass man vom Papier wekommt, dass diejenigen, die am Flughafen arbeiten, durch Augmented Reality unterstützt werden, dass sie die Teile schneller und einfacher finden und sich nicht noch einmal entsprechend vergewissern müssen.

Wir brauchen dringend eine Veränderung in Richtung einer höheren Automatisierung. Die Arbeit erfolgt nach wie vor hauptsächlich manuell und ist körperlich in hohem Maße belastend. Können die Fahrzeuge auf dem Vorfeld autonom fahren? – All das sind Themen, mit denen wir uns in kürzerer Zeit auseinandersetzen müssen. Das reicht bis zur Nutzung der Gebäude und der Produktion von Energie auf den Gebäuden, um den Energiebedarf in den Gebäuden sicherzustellen.

Ziel von Aircargo muss es sein, hochfrequente internationale Anbindungen mit kurzen Prozesszeiten zu realisieren. Aircargo – das haben wir gerade gehört – ist nur dann sinnvoll, wenn es sich um Ausnahmeprodukte handelt, die schnell transportiert werden müssen. Ansonsten macht man es preiswerter über die Seefracht.

Hier kam auch noch einmal die Frage auf, was mit der Schiene ist. Mit der Schiene braucht man beispielsweise auf der Seidenstraße ungefähr zehn bis 14 Tage. Dort haben Sie das Problem, dass Sie während dieser 14 Tage keine Materialien, die gekühlt werden müssen, unterbringen können. Sensible Fracht ist auch nicht zu verwenden. Von daher ist das eine Nische, die für bestimmte Produkte sicherlich nützlich ist, aber in der Breite der Palette keine Entlastung bringt. Im Gegenteil: Die schnelle Versorgung mit Ersatzteilen ist, da wir ein Exportland sind, für unsere Kunden im Ausland extrem wichtig. Wichtig ist sie natürlich auch für die eigene Produktion, um Stillstände zu vermeiden. Ob Pharmazie oder Elektronik, in beiden Fällen ist es wichtig. Verderbliche oder sensible Waren sind genauso davon abhängig, dass wir bei Aircargo die Möglichkeiten der Anbindung haben.

Folie 12: „Ziel Aircargo: Hochfrequente internationale Anbindung mit kurzen Prozesszeiten“

Die Prozesse sind heute noch sehr fragmentiert. Das heißt, die Informationen zwischen dem Versender, einer Firma wie BMW oder Bosch, und dem Empfänger sind heute über mehrere Ketten

organisiert: über Logistik-Provider, z. B. Kühne oder DACHSER, und letztlich über den Flughafen, über Dienstleister im Ground Handling. Sie sind nicht durchgängig so organisiert, dass man alle Informationen auf einen Blick zur Verfügung hat, geschweige denn, die Ressourcen optimal einsetzen kann. Das führt dazu, dass es nach wie vor Probleme im Frachtzu- und ablauf gibt. Wir kennen es, dass die Lkws lange Wartezeiten haben. Es muss ein besseres Anmeldeverfahren geben, und es muss dafür Sorge getragen werden, dass entsprechende Peaks eher erkannt werden, auch damit der Fluss der Lkws besser organisiert wird. Das ist das eine Thema.

Der zweite Punkt ist perspektivisch: Da die hauptsächliche Zuführung zu dem Drehkreuz auch in Zukunft über die Straße erfolgen wird, ist zu überlegen: Wie kann man das machen, dass es in die Richtung CO₂-Neutralität geht? Wie müssten entsprechende Infrastrukturen entwickelt werden? – Es gibt Entwicklungen vor Ort.

Drei Beispiele stelle ich vor. Bei Smart Pouch geht es darum, die Dokumente endlich digital zu entwickeln. Das ist die Grundvoraussetzung, um Daten zu nutzen, zu sharen und dafür Sorge zu tragen, dass man die Informationen gemeinsam bearbeiten kann.

Bei Predictive Analytics geht es darum, dafür Sorge zu tragen, dass man besser vorausschauen, Peaks erkennen und besser steuern kann.

Außerdem geht es darum, wie man Outdoor Transporte organisiert und sie letztendlich CO-neutraler umsetzt.

Folie 14: „Zusammenfassung“

Damit komme ich zu meiner Zusammenfassung. Die Drehscheibe Frankfurt-Airport ist für uns das Tor zur Welt und steht für die Wirtschaftskraft und den Wohlstand der Bevölkerung. Sie ist ein unverzichtbarer Bestandteil.

Wir haben eine doppelte Herausforderung, mit der wir gestalterisch umgehen müssen: das Thema „Digitalisierung und Klimawandel“. Das sind Umbrüche im Luftverkehr, und denen kann man nur begegnen, indem man die Innovation durch Forschung und Perspektivwechsel fördert.

Wir müssen das Wettbewerbsdenken vor Augen haben. Wir wollen nicht nur im Wettbewerb bestehen, sondern wir wollen, dass Frankfurt der beste intermodale Umsteigeflughafen in Europa wird. Wir wollen, dass Frankfurt mit 360 Grad der bestvernetzte Aircargo-Hub ist.

Dieser Anspruch würde uns helfen, die Steuerungselemente bestmöglich zu nutzen. Dann sollten wir diese Steuerungselemente auf der Gebühr- und Entgeltseite, bei der Infrastrukturentwicklung und in der Forschung weiterentwickeln. Ich bin überzeugt, dass wir hier noch mehr in gemeinschaftliche Forschung und in mittel- und langfristige Forschungsvorhaben investieren müssen. Intermodale Verkehre, gesicherte Logistikketten und CO₂-Reduktion mögen für heute als Beispiele genügen.

Ich darf mich ganz herzlich für Ihre Aufmerksamkeit bedanken und stehe mit meinen Kolleginnen und Kollegen für Fragen zur Verfügung.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank. – Als Erste darf ich Frau Prof. Lenz das Wort erteilen, danach Herrn Grumbach.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Ich habe zunächst ein paar Verständnisfragen zu Ihren Folien bzw. zu Ihren Aussagen. Zum einen haben Sie gesagt, dass 40 % der Fracht Belly Freight sind. Ist das in Wert oder in Tonnen bzw. in Gewicht gemessen?

Herr Prof. **Dr. Rupprecht:** 40 % der Tonnage gehen über die Bellies.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Dann hätte man Sie so verstehen können, dass Sie sagten, der Anteil der Fracht sei in den Jahren 2020 und 2021 hochgegangen, weil die Belly Freight weggefallen sei. Aber wird Belly Freight in der Statistik normalerweise nicht auch als Fracht gezählt?

Herr Prof. **Dr. Rupprecht:** Wir haben durch den Wegfall der Passagierflugzeuge in Frankfurt wesentlich mehr Fracht gesehen als in den Jahren davor, und wir haben gesehen, dass alle Frachtflugzeuge, wenn es irgendwie ging, nach Frankfurt gekommen sind.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Ich habe eine Nachfrage. Ich verstehe den Mechanismus nicht. Es gab vorher durch die Passagierflugzeuge ein bestimmtes Kontingent an Frachtmöglichkeiten. Dann sind die weggefallen. Aber dann hat man über dieses Kontingent hinaus zusätzlich Fracht akquiriert oder benötigt – wie auch immer? Habe ich das richtig verstanden?

(Abg. Dr. Stefan Naas: Das musste man ja!)

– Das ist mir schon klar. – Das, was ich in dem Passagierflugzeug an Fracht habe. Es geht um die Statistik. Ist es de facto mehr geworden?

Herr Prof. **Dr. Rupprecht:** Es ist für Frankfurt etwas mehr geworden, wenn ich die Zahlen richtig verstanden habe. Herr Dr. Prümm wird sicherlich gleich noch etwas dazu sagen. Hier sind mehr Frachtflugzeuge angekommen als in den vergangenen Jahren.

(Zurufe)

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Genau. Es sind nur Flugzeuge gewesen, aber nicht mehr Fracht. Das ist ein Unterschied. Aber genau das ist die Frage. Irgendwie gibt es da noch einen kleinen Haken.

Dann stand auf einer Folie die Aussage, 100 Millionen t CO₂ sollten bis 2050 eingespart werden. 100 Millionen t CO₂: Ab wann? Für welchen Raum? Für welche Flüge? – Mir fehlt da der Bezugspunkt.

Herr Prof. **Dr. Rupprecht:** Das stammt aus der Nationalen Luftverkehrskonferenz im Sommer letzten Jahres, und das gilt für den europäischen Raum: für 27 Länder in Europa. Die Einsparungen sollen bis 2050 erfolgen, wenn ich das richtig in Erinnerung habe.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** In der Summe für ganz Europa bezogen auf welche Flüge?

(Herr Dr. Holst: Bis 2050 sämtliche Flüge!)

– Über europäischem Territorium. Ab 2020 wahrscheinlich?

(Zuruf Herr Dr. Holst)

Stellv. Vorsitzende: Bitte nicht ganz so durcheinander; sonst komme ich mit dem Mischpult nicht mehr klar.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Ich brauche einfach eine Erläuterung. – Die andere Frage stelle ich nachher; jetzt lasse ich erst einmal jemand anderen fragen. Mir geht es um die Frage, wo die Hebel sind, um das, was Sie für Deutschland gefordert haben und was für Frankfurt wichtig ist, auf europäischer und gegebenenfalls auch auf internationaler Ebene durchzusetzen. Aber das mache ich in der nächsten Runde. – Danke schön.

Abg. **Gernot Grumbach:** Ich habe auch erst einmal Fragen. Die globalen und die deutschen Zahlen sind keine Szenarien, sondern einfach eine Fortschreibung der bisherigen Entwicklung? – Das ist meine erste Frage.

Zweite Frage. Gibt es eine Erklärung dafür, warum die Passagierzahlen in Deutschland mehr als doppelt so schnell steigen als sozusagen die Zahlen insgesamt?

Nächster Punkt. Sie schreiben von 18 Millionen t CO₂ bis 2015. Von welcher Ausgangsgröße sind die 18 Millionen CO₂ abzuziehen? Wie viel Prozent sind das eigentlich? – Die absolute Zahl bringt mich nicht weiter.

Letzter Punkt. Es gibt bei den biometrischen Identifikationen – zumindest in Deutschland an den Stellen, an denen es versucht wurde – ein Problem, das nicht trivial ist. Es geht dabei um den Datenschutz und die Angst der Menschen. Sie erleben an den Versuchsportalen, dass eine nicht unbedeutende Zahl von Passagieren – auch in anderen Fällen – den biometrischen Anlagen ausweicht, weil sie nicht sicher sind, was mit ihren biometrischen Daten passiert.

Herr Prof. **Dr. Rupprecht**: Ich fange mit der letzten Frage an. Natürlich ist es eine Frage, wie weit wir die Menschen davon überzeugen können – z. B. mit Verweis auf den Datenschutz –, dass ihre Daten geschützt sind. Aber Sie sehen auch, dass wir dafür Sorge tragen – das betrifft z. B. die Covid-Maßnahmen; wir haben alle den digitalen Impfausweis dabei –, dass beides im Einklang sein wird. Das ist auch eine Frage der Aufklärung, die wir praktizieren. Es wird sicherlich den einen oder anderen geben, der das nicht möchte. Dann wird man andere Wege gehen müssen. Gegebenenfalls hat der Betreffende auch längere Wartezeiten.

Der genaue Abrollpunkt zur Einsparung, nach dem Sie gefragt haben: Wenn ich das richtig in Erinnerung habe, was das 2019. Da müsste man noch einmal hineinschauen. Herr Dr. Holst kann vielleicht gerade hineinschauen. Das war der Abrollpunkt für die Einsparungen.

(Abg. Gernot Grumbach: Wie viel Prozent sind das?)

Als Drittes haben Sie die Frage gestellt, warum die Zahlen in Deutschland stärker wachsen. Ich habe nicht so genau im Kopf, warum die stärker wachsen. Das ist auch keine Prognose, sondern das waren Daten, die man damals hatte. Man hat sie also nicht nach Corona erhoben. Ich glaube auch nicht, dass die Daten ein stärkeres Wachstum zeigen. Allerdings müsste ich noch einmal hineinschauen. Ich glaube, das war der Wachstumspfad – 3,3 % –, den wir der Fraport-Prognose entnommen haben.

Abg. **Arno Enners**: Herr Prof. Rupprecht, Einsparungen von CO₂ durch alternative Antriebe und Kraftstoffe sind prima; der gute Wille ist erkennbar. Aber wie passt das denn zu den vielen Leerflügen, die durchgeführt werden müssen, um die Start- und Landerechte aufrechtzuerhalten? – Das wäre doch ein Hebel, den man schon jetzt betätigen könnte. Man müsste da nicht bis 2050 warten. Wenn ich es richtig gelesen habe: Der „tagesschau“ war zu entnehmen, dass die Luft-hansa Group bis zu ca. 18.000 Leerflüge oder Fast-Leerflüge durchführen muss, um diese Slots aufrechtzuerhalten. Ökologisch und ökonomisch sind diese Flüge wenig sinnvoll. Wenn man von einem Umbruch im Luftverkehr spricht: Das wäre meiner Meinung nach etwas, wo man sofort gut tätig werden könnte, damit man da einen Benefit hat. Welchen Hebel haben Sie da, oder was kann man machen? 18.000 Flüge sind schon eine ordentliche Zahl.

Herr Prof. **Dr. Rupprecht**: Sie haben völlig recht. Sie sehen anhand der großen Zahl von Leerflügen, die allein die Lufthansa durchführt, wie drastisch der Flugverkehr zusammengebrochen ist. Die Slots, die man hat, sind im Grunde die werthaltigen Verbindungen, die man nachher braucht, um wieder fliegen zu können. Eine Fluggesellschaft verliert die Rechte an diesen Slots, wenn sie sie nicht nutzt. Das ist etwas, was politisch organisiert ist. Ich hätte es gern – vielleicht kann Herr Froese später etwas dazu sagen –, wenn man die Flüge in dieser Situation vermeidet und den Zeitraum prolongiert, in dem man die Slots trotz eines geringeren Nutzungsgrades nicht verliert.

Abg. **Klaus Gagel**: Herr Prof. Rupprecht, vielen Dank für Ihren wirklich sehr interessanten Vortrag. Ich habe sehr interessiert zugehört. Drei Fragen habe ich dazu.

Die erste Frage bezieht sich auf die internationale Konkurrenz- und Wettbewerbssituation, in der sich der Frankfurter Flughafen befindet. Wenn wir uns anschauen, vor welchen Herausforderungen wir aufgrund der Digitalisierung und des Klimawandels stehen – ich hebe jetzt in erster Linie auf den Klimawandel und dessen Konsequenzen ab, Stichwort: ökologischer Umbau –, fällt uns auf, dass sich Frankfurt in der Konkurrenz mit anderen internationalen Flughäfen befindet. Diese müssten im Grunde genommen Schritt für Schritt genauso mitmachen wie der Frankfurter Flughafen.

Wenn ich an den Flughafen Charles de Gaulle denke, in der EU gelegen, kann ich mir noch sehr gut vorstellen, dass das vom Regularium her passt. Wenn ich dagegen an den Flughafen Heathrow denke, außerhalb der EU gelegen, stelle ich fest, dass das schon ein bisschen schwieriger wird. Die könnten da eigene Wege gehen, um sich Wettbewerbsvorteile zu verschaffen. Aber noch weiter weg, beim Flughafen Istanbul beispielsweise, haben wir langfristig vielleicht eine ganz andere Konkurrenzsituation. Der Istanbul Flughafen und der Frankfurter Flughafen könnten tatsächlich in eine ernste Wettbewerbssituation kommen. Vielleicht können Sie einige Worte dazu sagen, worauf wir politisch Wert legen müssten, sodass wir nicht übersteuern, sondern immer die besondere Bedeutung von Frankfurt und die Wettbewerbssituation im Blick haben.

Die zweite Frage bezieht sich auf ein kleines Detail, das Sie genannt haben. Sie haben gefordert, dass man, um bessere Logistikketten zu bekommen, das Sonntagsfahrverbot aufheben sollte. Dann wäre eine höher frequente Logistikkette gewährleistet. Wie stehen Sie dann zur Aufhebung des Nachtflugverbots? – Es wäre theoretisch denkbar, dass man das aufhebt, um die Logistikketten zu verbessern.

Bei der dritten Frage geht es ebenfalls um Details. Ich habe gesehen, dass das Flight Planning bei der CO₂-Einsparung einen relativ hohen Stellenwert hat. Wir sehen beim Flight Planning heute schon, dass die Flüge sehr genau entsprechend der meteorologischen Situation geplant werden. Gerade bei den Langstreckenflügen wird sehr genau geschaut: Wo ist der Jetstream? Wie kann ich das am besten umfliegen? – Meine Frage ist, wo Sie da noch Optimierungsmöglichkeiten sehen. Da ist doch im Grunde genommen schon fast alles herausgeholt, was man machen kann.

Herr Prof. **Dr. Rupprecht**: Zu dem letzten Punkt möchte ich nur zwei Stichwörter nennen. Herr Froese ist der Fachmann dafür; er kann noch besser darauf eingehen. Flugzeuge können heute viel mehr fliegen, als wir gedacht haben. Auf dem Nordatlantik hat man Tests gemacht in der Zeit der Pandemie, als es weniger Flüge gab, und die Flugzeuge konnten kürzere Strecken fliegen. Es geht darum, dass man die Wettersituation nutzen kann. Aber ich möchte Sie da an den Kollegen verweisen, der präzise antworten kann.

Die zweite Frage bezog sich auf das Thema Konkurrenzsituation?

(Abg. Klaus Gagel: Die zweite Frage war: Soll man, wenn man das Sonntagsfahrverbot aufhebt, auch das Nachtflugverbot aufheben, ja oder nein?

– Was das Nachtflugverbot betrifft: Ich glaube, das Thema ist durch. Das ist in der Richtung entschieden. Ich denke, das sollten wir nicht wieder anfassen. Wir müssen eben zur Kenntnis nehmen, dass ein Großteil der Fracht an andere europäische Airports abgeflossen ist. Wir müssen uns anschauen, in welchen Regionen heute die Zuführung der Fracht stattfindet. Das müssen wir erhalten und stärken und auch dafür Sorge tragen, dass Leerfahrten vermieden werden. Wir machen das beispielsweise bei der Lebensmittelversorgung, die über die Straße erfolgt. Die Frage ist: Warum können wir das nicht auch im Luftverkehr nutzen? – Das wäre sicherlich von Vorteil. Es geht mir aber nicht nur um das Thema Nachtflugverbot.

Die Wettbewerbssituation, die wir in Europa haben – wenn wir jetzt einmal Istanbul dazunehmen –, ist brutal. Bei allen Maßnahmen – bei Abgaben und Regularien – muss man dafür sorgen, dass nicht Airlines partizipieren, die ihre Flugzeuge von außerhalb des europäischen Rahmens hereinfliegen lassen und dann weniger zahlen oder am Ende mehr CO₂ produzieren. Das ist ein wichtiger Punkt.

Für uns ist es aber besonders wichtig, noch einmal festzuhalten: Wir haben keine große Catchment-Area, also kein großes Einzugsgebiet. In London dagegen mit einem Einzugsgebiet, in dem 15 bis 16 Millionen Menschen leben, braucht man weniger Zuführungen. Der Frankfurter Flughafen braucht die Zuführungen. Wir müssen in die Fläche taktieren. Die Anbindung, die wir heute auf der sogenannten Kurzstrecke haben, ist die Stärke von Frankfurt. Dies Stück für Stück durch die Bahn zu substituieren und es einfacher zu machen, muss unser Ziel sein. Das geht nur dann, wenn wir es in Deutschland vormachen und dafür sorgen, dass es einfacher ist. Ich bin mir sicher, dass die Leute auch aus Prag kommen werden, wenn wir wissen, wie das mit dem Gepäck funktioniert. Aber wenn es hier schon nicht funktioniert, dann kommen die Leute aus Prag nicht mit der Bahn hierher. Deswegen glaube ich, dass wir hier noch viel mehr in diese Verfahren investieren müssen. Wir müssen aufpassen, dass auf europäischer Ebene keine falschen Steuerungselemente eingesetzt werden; denn wir brauchen die Zuführungen zum Frankfurter Flughafen, damit wir – zum Wohl der Region selbst – das reichhaltige Angebot auch in Zukunft nutzen können.

Abg. **Klaus Gagel:** Eine Nachfrage: Sie haben in Ihrem Vortrag darauf verwiesen, dass Gebühren und Entgelte ein wesentlicher Steuerungsmechanismus sind. Jetzt noch einmal auf die Konkurrenzsituation und auf Istanbul bezogen: Wenn ich mir vorstellen, dass der Istanbul Flughafen hier einen ganz anderen Weg geht und durch, wie ich es einmal sage, sehr attraktive Gebühren- und Entgeltmodelle in Konkurrenz zum Frankfurter Flughafen steht – langfristig gesehen –: Ist es nicht denkbar, dass das ein ganz besonderer Faktor sein könnte, der den Frankfurter Flughafen in eine ungünstige Situation im Vergleich zum Istanbul Flughafen beispielsweise bringen könnte, zumal die Regularien außerhalb der EU dann völlig andere sind und es eine Wettbewerbsverzerrung zum Nachteil Frankfurts geben könnte?

Herr Prof. **Dr. Rupprecht:** Bei der Weiterentwicklung müssen wir sicherlich aufpassen. Wir haben in Frankfurt schon heute nicht die niedrigsten Gebühren und Entgelte. Das ist klar. Aber bei der Veränderung, die wir vorhaben, bei der es um die Beimischung geht, müssen wir aufpassen, dass wir in der Richtung keine weiteren Wettbewerbsverzerrungen bekommen.

Herr **Froese:** Zu dem Thema Fracht, weil danach gefragt wurde: Es ist in der Tat so, dass der Frachtverkehr im Moment fast unser einziges profitables Geschäft ist. Das liegt aber im Wesentlichen nicht an einer extrem starken Ausweitung des Frachtgeschäftes – schon gar nicht über die Anzahl der Flugzeuge –, sondern an der Marge, die sich damit erzielen lässt. Es gibt weltweit eine ganz große Verknappung an Transportkapazität, auch auf dem Seeweg. Alles, was ankommen muss – vor allen Dingen wenn es schnell ankommen muss –, geht in die Luft. Da besteht natürlich eine große Nachfrage. Was passiert, wenn eine große Nachfrage existiert? – Es gibt höhere Preise.

Daran haben wir auch partizipiert. Es geht z. B. um große Teile unseres Nordatlantikverkehrs. Herr Prof. Rupprecht hat davon gesprochen, dass wir auch mit Passagierflugzeugen Fracht befördern. Wir hatten Flüge in die USA, da waren die Flugzeuge im Belly bis oben hin mit extrem wertvoller Fracht gefüllt, und oben saßen 20 Gäste. Unter dem Strich kann für uns fast eine Null heraus. Das ist eine Situation, die wir so eigentlich noch nicht hatten.

Langer Rede kurzer Sinn: Es ist weniger das Thema Kapazität, sondern eher das Thema „Hochpreisigkeit, weil eine ganz große Nachfrage da ist“.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Herr Prof. Rupprecht, vielen Dank für den sehr schönen Vortrag. Ich will noch einmal auf einen Einzelaspekt eingehen. Sie haben gesagt, das CO₂-Einsparungspotenzial am Boden betrage bis zu 20 %. Ich fand das sehr spannend. Vielleicht habe ich aber auch die Zahl falsch verstanden. Deswegen möchte ich das hinterfragen. Ich weiß von Fraport, dass es umfangreiche Bemühungen gibt, die Einsparungsmöglichkeiten, die am Boden vorhanden sind –

in der Gebäudetechnik, aber auch bei der Zulieferung zum Flugzeug –, zu optimieren. Vielleicht könnten Sie das einmal aufdröseln. Ich finde, das ist ein sehr spannendes Thema.

Herr Prof. **Dr. Rupprecht**: Ich muss Sie leider ein Stück weit enttäuschen. Diese 20 % bezogen sich auf die Verbesserung der Operation, der Flight Operation und der Ground Operation. Das, was Sie am Boden einsparen können, ist ein kleiner Anteil.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Er kam mir sehr hoch vor, deswegen habe ich nachgefragt!)

– Nein, die 20 % bezogen sich auf drei Elemente. Sie erinnern sich vielleicht an die Folie, auf der ganz oben „SESAR“ stand. Als Beispiel wurde Flight Planning genannt. In den kleineren Segmenten wurde z. B. auf E-Trucks verwiesen.

Abg. **Dr. Stefan Naas**: Dann muss ich die Frage umformulieren. Wie hoch wäre denn das Einsparungspotenzial? – Man muss das dazurechnen; denn wenn ich in ein Flugzeug einsteige, nutze ich auch die Infrastruktur am Boden. Können Sie da Größenverhältnisse angeben? Wie viel macht das aus?

Herr Prof. **Dr. Rupprecht**: Leider kann ich Ihnen im Augenblick keine verlässlichen Zahlen nennen.

Abg. **Heiko Kasseckert**: Meine Fragen sind im Grunde beantwortet. Sie haben sich auf die Wettbewerbssituation auf der internationalen Ebene bezogen. Sie haben die Ziele genannt: bester intermodaler Umsteigeflughafen in der EU, der 360 Grad am besten vernetzte Aircargo-Hub. Aber wir brauchen das nicht zu vertiefen. Sie haben die Fragen beantwortet und gesagt, dass wir im internationalen Kontext der Regulatorik mit Blick auf den Flughafen Istanbul und mit Blick auf außereuropäische Flughäfen sehr aufpassen und auch die europäische Gesetzgebung im Auge behalten müssen. Meine Fragen haben sich damit erledigt. Danke.

Abg. **Katy Walther**: Ich möchte zuerst ganz kurz auf Herrn Gagel eingehen, was den kleinen Randpunkt Nachtflugverbot angeht. Ich glaube, die Bemühungen der Fluglärnkommision zeigen, dass es wichtig ist, den Menschen eine Nachtruhe zu ermöglichen. Von daher kann man nicht einfach, wie Sie es gemacht haben, in einer Fußnote über das Nachtflugverbot hinweggehen. Außerdem ist Fraport – das habe ich gerade auf der Homepage nachgelesen – an 31 Flughäfen rund um den Globus beteiligt. So einfach, wie Sie sagen, nämlich dass wir es uns hier schwer machen, und im Rest der Welt wird sozusagen mit den Ressourcen geast, ist es nicht.

Wir sind als Global Player alle mit dabei. Ich denke, wir sollten uns auch in den anderen Regionen engagieren, und ich bin zuversichtlich, dass Fraport das auch macht.

Ich habe eine Frage zur Kostenwahrheit im Flugverkehr. Dieses Thema habe ich auf Ihren Folien gar nicht gefunden. Könnten Sie ausführen, wie sich die Mehrkosten für einzelne Flugtickets verändern würden, wenn wir sozusagen eine Kostenwahrheit für innereuropäische Flüge und für Langstreckenflüge hätten? Gibt es da Zahlen?

Herr Prof. **Dr. Rupprecht**: Ich weiß nicht, ob ich Ihre Frage richtig verstanden habe. Sie meinen, wie sich die Preise bei einem größeren Anteil von Sustainable Fuels verändern?

(Zuruf Abg. Katy Walther)

– Man kann davon ausgehen, dass sich die Preise, wenn man auf der Passagierseite 10 % zumischt, um ungefähr 30 % verteuern werden, weil der Fuel-Anteil an den Kosten schon relativ hoch ist. In der Fracht fällt die Kostensteigerung aufgrund der Tatsache, dass es keine Kabine gibt, noch deutlicher aus. Die Fuel-Kosten sind also in der Richtung ausschlaggebend; sie machen im Direktgeschäft knapp 60 % der Gesamtkosten aus.

Man muss sagen, bei der Cargo ist der Preis ein Thema, über das sich im Augenblick der eine oder andere freut, wie Herr Froese schon angedeutet hat. Die Preise sind aufgrund der Verknappung teilweise doppelt und dreifach so hoch. Aber wir hatten in Frankfurt in der Tat einen höheren Tonnageanteil, und das zeigt, dass man auch Passagierflugzeuge genutzt hat, um Fracht zu transportieren – was sonst nicht gemacht wird. Da ist die Entscheidung, zu fliegen, also Aircargo zu nutzen, ganz klar. Wenn es günstiger und zeitlich möglich ist, werden die Güter mit Seefracht transportiert. Da geht es fast um den Faktor 100.

SV **Dieter Posch**: Herr Prof. Rupprecht, Sie haben das Thema „Rail and Fly“ angesprochen. Ihren Worten habe ich entnommen, dass wir da ein Defizit haben. Das Problem hat zwei Aspekte. Der eine Aspekt ist, dass die Fluggesellschaften – ob zu Unrecht oder nicht, sei dahingestellt – behaupten, das seien in aller Regel Zubringerflüge für diejenigen, die zu den Hubs müssten und deswegen z. B. von Münster nach Frankfurt geflogen würden. Das wird mit bestimmten Zahlen untermauert. Wenn wir realisierten, was Sie meinen, würde das zwangsläufig dazu führen, dass die Zahl der Inlandsflüge erheblich reduziert werden müsste.

Daran schließt sich die zweite Frage an. Das ist gar nicht so einfach. Wenn ich mich richtig erinnere – Ihr Vortrag hat das auch gezeigt –, wird dann das Beispiel Köln gebracht. Das Beispiel Köln wird deswegen gebracht, weil damals die Bahn dieses wunderbare Projekt einer Strecke von Frankfurt über den Flughafen nach Köln realisiert hat. Weiter gehend ist dort relativ wenig passiert. Dabei war z. B. auch noch der Flughafen Stuttgart im Gespräch. Insgesamt hat das nicht funktioniert. Das müssen wir nach meiner Wahrnehmung feststellen. Ich frage deswegen: Mit welchen Instrumenten könnten wir dies sinnvollerweise vorantreiben?

Das Argument der Fluggesellschaften – ich habe es selbst genannt – ist nämlich nicht von der Hand zu weisen. Das stimmt. Wenn nur 20 % tatsächlich z. B. von Münster nach Frankfurt fliegen, um dort auf die Messe zu gehen – die nicht stattfindet –, ist das nicht viel. Der Rest sind Zubringerflüge. Welches Instrumentarium empfehlen Sie uns, um dieses Ziel, das Sie auch unterstützen, wenn ich Sie richtig verstanden habe, zu realisieren? – So richtig geklappt – mea culpa – hat es nämlich nicht. Ich könnte jetzt stundenlang darüber reden, welche Diskussionen wir darüber hatten und welche Probleme entstehen, wenn man den Koffer in Stuttgart aufgibt und nicht erst am Frankfurter Flughafen. Man muss dann auch eine Zwischenkontrolle machen. Langer Rede kurzer Sinn: Es hat zu nichts geführt. Mit welchen Instrumenten könnte man dieses Ziel, über das wir bestimmt seit 20 Jahren diskutieren, tatsächlich erreichen?

Herr Prof. **Dr. Rupprecht**: Ich glaube, wir sollten trotz der Schwierigkeiten und der Enttäuschungen in der Vergangenheit nicht nachlassen, dieses Ziel zu erreichen. Es gab in der Vergangenheit auch gute Elemente – dort, wo es funktioniert hat –, die dann unter die Räder gekommen sind, um es ein bisschen salopp zu sagen. Die höheren Sicherheitsanforderungen, die wir haben, haben dazu geführt, dass man bestimmte Dinge nicht mehr machen konnte: dass man das Gepäck nicht nur am Airport, sondern auch direkt am Bahnsteig aufgeben konnte. Das ist heute nicht mehr so einfach erlaubt, weil das Gepäck dann unbegleitet ist. Die Amerikaner erlauben das, übrigens aus guten Gründen, nicht. Das muss man in diese Richtung entwickeln.

Natürlich kommt schon heute eine ganze Menge Passagiere mit der Bahn in Frankfurt an. Es sind aber bei Weitem nicht genügend, um die Substitution weiter voranzutreiben. Ich bin ziemlich sicher, die Lufthansa würde ihren Kunden auf den Langstreckenflügen liebend gern Zubringerfahrten über die Bahn ermöglichen, statt auf der Ultrakurzstrecke zu fliegen. Das ergibt keinen Sinn. Ich kann mich noch gut daran erinnern: Als ich jung war, hat man in den Transrapid investiert. Die Lufthansa hat damals über 200 Millionen DM mit investiert, leider mit bescheidenen Erfolgen. Ich glaube, heute sind wir eher in der Lage, die digitalen Voraussetzungen zu nutzen, um Rahmenbedingungen zu setzen, mit denen man einen solchen Prozess gestalten kann.

Herr Posch, darin gebe ich Ihnen aber recht: Es muss uns vor Ort gelingen. Sehen Sie sich das am Frankfurter Flughafen einmal an: Sie müssen das Gepäck von einer Ebene A auf eine Ebene B hinunterbringen. Sie müssen damit zurechtkommen, dass der Zug einmal so und einmal so einfährt. Sie müssen wissen, dass die Tür in zwei Minuten wieder zugeht. Das ist, wenn man mit viel Gepäck ankommt, ein riesengroßes Problem. Da müssen wir besser werden. Da müssen wir überlegen, ob wir auch Servicedienstleistungen anbieten. Wir müssen auch Tests machen, um zu sehen, ob man entsprechendes Gepäck vorher aufgeben kann. Das ist ein Ziel, das wir anstreben müssen. Das muss man testen. Man kann das heute schon sehen. Wenn Messen stattfinden, wird das schon so organisiert. Ich denke, wir müssen da sukzessive Erfahrungen sammeln. Ansonsten werden wir unser Ziel nicht erreichen.

Zu dem Angebot, das Sie angesprochen haben – beispielsweise „Flug oder Zug“ –: Ich wohne in Hamburg, wie der eine oder andere weiß. Wenn man sich das anschaut – auch bei der Lufthansa

–, stellt man fest, dass man heute beide Angebote bekommt: Flug oder Zug. Es wird also schon versucht, das im Angebot entsprechend zu kombinieren. Das sind erste bescheidene Ansätze, die es weiterzuentwickeln gilt, damit das eine runde Sache wird und bequem läuft. Wegen des Gepäcks und der Sicherheitsanforderungen ist das nicht einfach.

Stellv. Vorsitzende: Als Nächster hat Herr Weiß das Wort. Danach möchte ich die Rednerliste für diese Runde schließen; denn die beiden nächsten Anzuhörenden, Herr Dr. Prümm und Herr Froese, müssen spätestens um 12:30 Uhr gehen. Ich bin mir zudem sicher – wenn ich mir die Vorträge richtig in Erinnerung rufe –, dass einige Fragen auch in der nächsten Diskussionsrunde gestellt werden können. Wir bekommen das sonst nicht hin mit den beiden Folgereferaten. Die beiden nächsten Anzuhörenden würde ich direkt nacheinander aufrufen, und dann gäbe es eine Diskussionsrunde. Wir bekommen das mit dem Zeitplan sonst nicht hin. Wir hätten dann Referate ohne Referenten. Ich glaube, das wäre nicht wünschenswert. – Herr Weiß, bitte.

Abg. **Marius Weiß:** Herr Prof. Rupprecht, auch von mir herzlichen Dank für den Vortrag. Ich habe zu zwei Punkten Nachfragen. Der erste Punkt betrifft das Nachtflugverbot. Eben haben Sie auf die Nachfrage von Herrn Gagel geantwortet – ich habe es mitgeschrieben –, der Großteil der Fracht sei aufgrund des Frankfurter Nachtflugverbots an andere Airports abgeflossen.

Das kann ich, wenn ich in die Statistiken blicke, nicht nachvollziehen. Seit 2011 gibt es das Nachtflugverbot. 2012, im ersten Jahr des Nachtflugverbots, wurden in Frankfurt etwa 2 Millionen t Fracht verzeichnet. Wenn ich mir die Jahre danach, inklusive 2019, anschau, stelle ich fest, dass es sich immer auf diesem Level bewegte oder sogar leicht darüber. Das entnehme ich jedenfalls der Statistik, die ich jetzt gefunden habe, und das scheint mir eine offizielle zu sein. Ich kann mich daran erinnern, dass vorher eine Debatte darüber aufgemacht wurde, um vor der Einführung des Nachtflugverbots zu warnen und vor Augen zu führen, was für dramatische Folgen das haben würde. Aber die Zahlen sagen, jedenfalls aus meiner Sicht, etwas anderes aus. Ich kann anhand der Statistiken, die ich kenne, nicht nachvollziehen, dass, wie Sie sagen, ein Großteil der Fracht an andere Airports abgeflossen sei. Deshalb bitte ich Sie, zu erläutern, wie Sie zu der Stellungnahme kommen.

Bei dem zweiten Punkt geht es um die Intermodalität, die Sie in Ihrem Vortrag mehrfach herausgestellt haben. Frankfurt war da bis 2019 Spitzenreiter; der Flughafen lag auf Platz 1. Wenn ich mir das für die letzten beiden Jahre anschau, stelle ich fest, dass Frankfurt, was den Wettbewerb angeht, in der Intermodalität verloren hat. 2020 war es nur noch Platz 7; 2021 war es wieder Platz 3. Welche Gründe sprechen aus Ihrer Sicht dafür, dass insbesondere der Frankfurter Flughafen bei der Intermodalität im Zuge der Corona-Pandemie ziemlich viel verloren hat, also von Platz 1 auf Platz 7 abgerutscht ist? Was kann die hessische Landespolitik tun – darum geht es hier auch –, um die Intermodalität des Frankfurter Flughafens zu verbessern?

Herr Prof. **Dr. Rupprecht**: Die erste Frage bezog sich auf die Fracht. Wir hatten in der Tat einen erheblichen Abfluss an Fracht, insbesondere nach Maastricht und nach Amsterdam. Wir hatten aber auch eine Entwicklung, die für die Fracht insgesamt ganz günstig war. Deshalb sieht man das an den Zahlen nicht so deutlich. Aber die Fracht – gerade die, die sonst in der Nacht geflogen wurde – ist in der Tat an andere Airports abgeflossen.

Bei der anderen Frage ging es um das Thema Intermodalität. Ich kann mir das im Augenblick nur so erklären – ohne Zahlen im Detail zu kennen –, dass wir gerade im internationalen Geschäft einen Einbruch fast der gesamten Reisetätigkeit hatten und dass deswegen natürlich auch das intermodale Aufkommen nach unten gegangen ist.

Abg. **Knut John**: Meine Frage ist: Haben Sie den Flughafen Kassel-Calden in Ihr Kalkül einbezogen? – Sie sagten vorhin, Sie brauchten einen Versuchsairstrip. Dafür wäre der Flughafen Kassel-Calden prädestiniert. Oder gibt es andere Überlegungen, im Sinne der Entlastung eine Belastung des Flughafens Kassel-Calden vorzunehmen?

Herr Prof. **Dr. Rupprecht**: Wenn ich auch noch das Thema regionale Flughäfen aufnehmen würde, würde das sicherlich den Rahmen sprengen. Die regionalen Flughäfen hatten eine Entwicklungshochphase, als die großen, zentralen Drehkreuze überlastet waren. Es gibt kaum regionale Flughäfen, die sich wirtschaftlich alleine tragen können. Ich glaube, wir müssen uns klar überlegen, welche Flughäfen wir im regionalen Umfeld haben wollen. Ich kann im Augenblick nichts dazu sagen, welche Schwerpunkte man in Kassel-Calden setzen könnte. Aber sicher muss man vonseiten der hessischen Regierung überlegen, wie man die Energie am effizientesten einsetzen kann, um zukunftsfähig zu sein.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank. – Ich würde sagen, da wir heute ein etwas strikteres Zeitmanagement haben, machen wir relativ fix mit dem nächsten Vortrag weiter.

Herr Dr. Prümm, herzlich willkommen bei uns. Da wir keine parlamentarischen Abende mehr haben, hat man sich lange nicht mehr gesehen. Sie gehören seit 15 Jahren zur Fraport-Familie und sind, wenn ich das richtig gelesen habe, seit vier Jahren Vorstand im Bereich Aviation und Infrastruktur. Auch ich bin gespannt auf Ihren Vortrag.

Herr **Dr. Prümm**: Frau Vorsitzende, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf mich zunächst recht herzlich für die Einladung bedanken, im Rahmen der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ heute bei Ihnen zu sprechen. Ich finde, Sie haben sich eine sehr gute Enquetekommission gegeben; denn die Herausforderungen, vor denen wir stehen, sind tat-

sächlich immens: auf der einen Seite eine zunehmende Nachfrage nach Mobilität, die sich fortsetzen wird, die nicht enden wird, und auf der anderen die Notwendigkeit, diese Mobilität möglichst klimaschonend, möglichst klimaneutral zu organisieren. Um diese Herausforderung zu bewältigen, werden wir Mobilität neu denken und neue Lösungen finden müssen. Ich nenne – das macht man eigentlich nicht – das Ergebnis meines Vortrags vorneweg: Das wird nur in einem neuen Zusammenspiel zwischen Luftverkehrswirtschaft und staatlicher Regulierung gehen. Diese wird nötig sein, um die Ziele zu erreichen.

Ich möchte in meinem Vortrag auf drei Themen eingehen. Zum einen möchte ich darstellen, was den Frankfurter Flughafen ausmacht und was das Besondere dieses Flughafens ist. Vieles klang in der heutigen Diskussion schon an. Zum anderen möchte ich beschreiben, wie wir aus der Corona-Krise kommen, wo wir dort stehen und welche Maßnahmen wir vonseiten des Flughafens ergriffen haben. Im letzten Kapitel werde ich darauf eingehen, wie wir die Mobilität der Zukunft sehen. Bei allen Themenfeldern bzw. Kapiteln werde ich auch Sie als Parlamentarier ansprechen; denn – ich habe es gesagt – wir brauchen auf dem Weg, den wir uns vorgenommen haben, Ihre Unterstützung. Die sollte bestmöglich ausfallen: für die Mobilität, für den Klimaschutz, aber auch für den Flughafen. All das funktioniert im Einklang, und das möchte ich Ihnen heute zeigen.

Präsentation Dr. Prümm siehe Anlage – Folie 4: „Frankfurt Airport an einem Tag vor Corona ...“

Der Frankfurter Flughafen an einem Tag vor Corona: Das sind die Zahlen aus dem Jahr 2019. Wir haben bei uns am Flughafen jeden Tag im Durchschnitt 200.000 Passagiere. Im Jahr 2019 – Sie kennen die Zahl – waren über 70 Millionen Fluggäste am Frankfurter Flughafen. Das sind Größenordnungen, die wirklich gigantisch sind, wie Sie feststellen, wenn Sie sich Folgendes überlegen: Frankreich hat 68 Millionen Einwohner. Dabei ist jeder Franzose mitgezählt, vom Kleinkind bis zum Greis. Mit 5.800 t Cargo ist der Frankfurter Flughafen der größte Frachtflughafen in Europa.

Folie 5: „Ohne Hub-Funktion wäre FRA nicht FRA“

Das ist vielleicht das wichtigste Chart meines Vortrags: Was macht diesen Flughafen aus? – Frankfurt ist eine mittelgroße Stadt mit 750.000 Einwohnern. Trotzdem haben wir einen der größten Flughäfen in Europa. Das geht nur zusammen, wenn man versteht, dass der Frankfurter Flughafen mehr ist als ein Startpunkt und ein Endpunkt für Reisende aus der Region. Wir haben die Drehkreuzfunktion, die diesen Flughafen so besonders macht.

Hier ein paar Zahlen, die aus meiner Sicht wirklich beeindruckend sind: Zwei Drittel aller Flugziele haben einen Umsteigeranteil von mehr als 30 %. Das heißt, zwei Drittel aller Destinationen, die Sie von Frankfurt aus erreichen können, können Sie nur deshalb von Frankfurt aus erreichen, weil die Umsteiger auf diesen Flügen sind. Ohne diese Umsteiger würde es die Flüge gar nicht geben. Was sind das für Destinationen? – Das sind die Destinationen, die diesen Flughafen so besonders machen. Das sind vor allen Dingen die interkontinentalen Destinationen. Davon profitieren wir hier alle: Arbeitsplätze, Wertschöpfung, aber auch Konnektivität. Kein Standort in Deutschland ist international so gut vernetzt. Was die Konnektivität angeht, sind wir die Nummer eins in Europa, und darauf sind wir stolz.

Auf der rechten Seite ist dargestellt, was passieren würde, wenn diese Umsteiger morgen weg wären. Dann wäre dies ein kleinerer deutscher Flughafen, in der Dimension des Berliner und des Düsseldorfer Flughafens. Jeder, der das vergleichen möchte, kann sich die dortigen Flugpläne anschauen. Dort finden Sie viele Flüge nach Palma de Mallorca und auf die griechischen Inseln; ein internationales Ziel stellt vielleicht einmal Hurghada dar. Aber die großen interkontinentalen Destinationen werden trotz der ebenfalls starken Einzugsgebiete von Düsseldorf und Berlin nicht von dort aus angefliegen, sondern vom Frankfurter Flughafen aus, und das ist nur deshalb der Fall, weil wir in Frankfurt diese Hub-Funktion haben.

Folie 6: „Im internationalen Hub-Wettbewerb weist der Frankfurter Flughafen den zweitgrößten Transferanteil auf“

Wir haben viel über Wettbewerb gesprochen. Das ist etwas, was uns wirklich umtreibt, denn die Umsteiger können umsteigen, wo sie möchten. Die müssen nicht in Frankfurt umsteigen. Das heißt, wir stehen zusammen mit der Lufthansa – Herr Froese wird das gleich noch darstellen – jeden Tag in einem harten Wettbewerb um diese Umsteiger. Jeder, der fliegt, kennt das: Man macht heute diese Flugsuchmaschinen auf, gibt ein: „Ich will von Hamburg nach Tokio fliegen“, und dann bekommt man Angebote. Man kann in Frankfurt oder in München umsteigen, aber man kann auch in Istanbul, in London oder in Dubai umsteigen. Am Ende entscheidet der Flugpassagier, welchen Weg er nimmt.

Hier ist dargestellt – das ist mir ganz wichtig –: Der Flughafen Frankfurt ist von allen europäischen Flughäfen am stärksten von den Umsteigern abhängig. Das hat damit zu tun, dass andere Flughäfen ein größeres Einzugsgebiet haben. Die Flughäfen in Paris, Amsterdam und London und selbst der Flughafen in München haben ein größeres Einzugsgebiet als der Flughafen Frankfurt. Unten rechts auf dem Chart haben wir einen Flughafen, der einen ähnlich hohen Transferanteil hat wie der Flughafen Frankfurt: der Flughafen Istanbul. Da erkennen Sie auch ein Stück weit die Strategie dieser Flughäfen: Die versuchen, die Umsteiger über ihre Drehkreuze zu leiten und damit an der Europäischen Union vorbei. Das ist die Realität, mit der wir uns auseinandersetzen müssen.

Folie 7: „Doch dann kam Corona ...“

Ich möchte Sie ein Stück weit mitnehmen und Ihnen schildern, was nach Corona passiert ist. Auf dem linken Bild ist der europäische Flugverkehr vor Corona dargestellt. Jeder Punkt ist ein Flugzeug. Auf dem rechten Bild ist der europäische Flugverkehr nach Corona dargestellt. Da ist nicht mehr viel geflogen worden. Das haben wir an unseren Passagierzahlen und auch an den Frachtzahlen gesehen: Mit Beginn der Corona-Krise ist der Passagierverkehr bei uns de facto zum Erliegen gekommen. Wir hatten im Peak ein Minus von 98 %. De facto gab es also fast keinen Passagierverkehr mehr am Frankfurter Flughafen.

Folie 8: „Seither verharren Passagierzahlen auf niedrigem Niveau, hingegen Rekordvolumina bei Cargo“

Hier sehen Sie die Zeitleiste vom Beginn der Corona-Krise bis heute. Wir klettern zwar mühsam empor, liegen bei den Passagierzahlen aktuell aber immer noch irgendwo zwischen 40 und 50 % unter dem Niveau von 2019. Das Cargo-Volumen ist lila dargestellt. Auch das kam in der heutigen Diskussion schon mehrfach zur Sprache. Es stellte sich auch die Frage, warum die Zahlen eigentlich nicht zurückgegangen sind. Die Begründung ist relativ einfach: Anders als beim Passagierverkehr gibt es bei der Luftfracht Alternativen. Sie können fast jedes Gut auch über die Schiene oder mit dem Schiff versenden.

Der Luftverkehr hat einen großen Vorteil: Sie können große Distanzen in kurzer Zeit überwinden. Es war auch eine Zeit, in der es erforderlich war, viele Waren sehr schnell zu transportieren – Stichwörter: Masken, Corona-Tests, die gesamte Infrastruktur, um Corona-Impfstoffe herzustellen. Das findet nicht in Deutschland statt. Der Impfstoff – ein schönes Beispiel – wird am Ende in Marburg produziert und abgefüllt. Die ganzen Grundstoffe, also die Materialien, die benötigt werden, kommen alle über uns an. Das zeigt, wie wichtig es ist, dass wir auch im Cargo-Geschäft so gut an die internationalen Märkte angebunden sind. Das ist wichtig für unseren Wohlstand.

Wege aus der Krise: Wie geht es weiter? – Wenn ich irgendwo eingeladen bin, fragt mich jeder, wie sich die Passagierzahlen und die Verkehrszahlen entwickeln. Klar ist, die Nachfrage nach Luftverkehr wird weiter steigen. Das hat damit zu tun, dass das Flugzeug auf mittleren und großen Distanzen beim Passagierverkehr einfach unschlagbar ist. Es gibt, wenn Sie von Europa aus interkontinental unterwegs sein wollen, keine Alternative zum Luftverkehr. Von daher sind wir sehr zuversichtlich. Wir gehen davon aus, dass auch nach Corona die Nachfrage nach dem Fliegen weiter steigen wird.

Folie 10: „Trotz Wachstumsaussichten ist mögliche Bandbreite des Wachstums mit deutlicher Unsicherheit behaftet“

Sie sehen hier aber auch – ich habe es dargestellt –, dass die Bandbreite der möglichen Erholungspfade sehr groß ist. Es kann recht schnell wieder nach oben gehen; es kann aber, nach einem eher pessimistischen Szenario, noch viele Jahre dauern, bis wir das Niveau von 2019 wieder erreicht haben. Heute wissen wir das nicht; es ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig. Auf der rechten Seite habe ich ein paar Faktoren aufgelistet, die wir nur sehr schwer beeinflussen können.

Folie 11: „Aktuell auf niedrigerem Niveau bleiben auch Geschäftsreisen unverzichtbar – Aufhol-effekt in den nächsten 2 Jahren erwartet“

Wir sehen, dass sich die Nachfrage nach Flügen in ihrem Charakter ein Stück weit verändert hat. Vor Corona haben wir grob zwischen Geschäftsreisenden und Privatreisenden unterschieden. Wir sehen, dass die Privatreisen sehr schnell wiederkommen. Ich glaube, jeder von uns brennt darauf, wieder einmal in den Urlaub zu fliegen. Wir sehen, dass das Thema Verwandtenbesuche ein größeres Gewicht bekommen hat. Wir haben international vernetzte Gesellschaften, und wir

sind ein Stück weit ein Einwanderungsland. Das heißt, wenn man seine Familie in den Ländern des früheren Jugoslawiens oder in der Türkei besuchen möchte, wird das nur mit dem Flugzeug gehen. Das wird sehr schnell wiederkommen.

Bei den Geschäftsreisenden sehen wir eine etwas stärkere Zurückhaltung. Wir alle wissen, dass bestimmte Veranstaltungen nach Corona nicht wiederkommen werden und man vielleicht etwas weniger fliegen wird. Das heißt, wir gehen davon aus, dass die Geschäftsreisenden zeitlich etwas versetzt zu uns zurückkommen werden.

Folie 12: „Stichwort Luftfracht: Mittels digitaler Lösungen ist es uns gelungen, unsere Marktposition in der Krise zu verbessern“

Auch weil hier darüber diskutiert wurde, möchte ich noch auf das Thema Cargo eingehen. Es ist in dem Vortrag von Prof. Rupprecht deutlich geworden, dass sich der Frankfurter Flughafen von den Flughäfen unterscheidet, an denen ein großer Integrator die Verantwortung hat: DHL in Leipzig, UPS in Köln. Die haben alles in einer Hand. Die verantworten die Lastwagen, die die Waren dorthin transportieren, und die Flugzeuge, die sie wegtransportieren. Das ist ein geschlossenes System. Bei uns in Frankfurt ist das anders. Wir haben ganz viele Spieler. Wir haben einzelne Spediteure, wir haben einzelne Cargo-Händler, und wir haben einzelne Cargo-Airlines, die nicht miteinander verknüpft sind. Alle arbeiten individuell. Trotzdem funktioniert am Ende des Tages das Produkt.

Warum? – Ich habe das Chart auch deswegen mitgebracht, weil das, was darauf dargestellt ist, für mich ein Musterbeispiel dafür ist, wie intelligente Verkehre in Zukunft funktionieren müssen. Wenn wir in Summe die Mobilität klimaschonender organisieren müssen, kommen wir nicht umhin, die Effizienzen, die im System liegen, zu bearbeiten und zu nutzen. Das Cargo-Thema ist ein schönes Beispiel. Wir haben letztes Jahr bei uns in Frankfurt eine Import-Plattform implementiert, wo alle Spieler ihre Daten einpflegen: Was fliegt nach Frankfurt ein? Wann ist es da? Wann kann es weiterverladen werden? – Das gab es vorher nicht. Vorher wurde noch viel mit Papier und Bleistift gearbeitet. Über diese Import-Plattform ist eine ganz andere Form der Zusammenarbeit entstanden. Wir können den Standort viel effizienter nutzen. Die Zahlen sind beeindruckend; sie wurden schon angesprochen. Wir haben mit einem Rekord abschließen können. Sicher ist das eine Ursache dafür.

Folie 13: „Wir glauben an die Zukunft der Luftfahrt und halten am Ausbau unserer Infrastruktur fest“

Sie alle wissen, dass wir mitten in einem Ausbauprogramm sind. Natürlich wünscht man sich bei einem solchen Ausbauprogramm keine Corona-Krise, keinen Einbruch der Passagierzahlen um 98 %. Natürlich haben wir uns im Vorstand auch die Frage gestellt, ob wir an diesem Projekt festhalten. Das war eine recht kurze Diskussion; denn wir haben gesehen, dass die Nachfrage wiederkommen wird. Wir brauchen in Frankfurt neue, moderne Terminals, um den Anspruch – in dem zuvor gehaltenen Vortrag klang es an –, dass der Frankfurter Flughafen die zentrale Drehscheibe in Europa ist, aufrechtzuerhalten. Deshalb brauchen wir auch das Terminal 3.

Folie 14: „Terminal 3: Bau läuft mit angepasstem Zeitplan – Eröffnung 2026 geplant“

Wir sind dort gut unterwegs. Ich habe Ihnen Bilder mitgebracht. Hier sehen Sie ein Bild aus dem Pier G. Ich glaube, wir können ein bisschen stolz darauf sein, dass heute in einem Monat die behördliche Abnahme dieses Flugsteigs erfolgen wird: nach einer sehr kurzen Bauzeit, exakt wie geplant, exakt im Budget. Wir brauchen diesen Flugsteig aktuell nicht – das ist ein bisschen die Kehrseite der Medaille –, aber er ist startklar, und wir können den Pier G in Betrieb nehmen, wenn die Nachfrage doch schneller wiederkommt. Im Moment planen wir – auch das wissen Sie – die Inbetriebnahme des Terminals 3 im Jahr 2026.

Folie 15: „Klima- und Umweltschutz stehen mehr denn je im Fokus gesellschaftlicher und politischer Diskussion“

Ich komme zu der zentralen Herausforderung für unsere gesamte Branche. Das ist die Frage: Wie organisiert man den Luftverkehr klimaschonend bzw. möglichst klimaneutral? – Um direkt auf den Punkt zu kommen: Das wird nicht ohne staatliche Regulierung gelingen. Wenn wir das allein dem freien Spiel der Marktkräfte überlassen, werden wir die Ziele verfehlen.

Die Antwort, die wir geben und die die Branche insgesamt gibt, mag die Politik im ersten Augenblick vielleicht überraschen. Wir sagen: Ja, tun Sie es, regulieren Sie den Markt. Wir brauchen diese Regulierung, ansonsten werden wir die Ziele nicht erreichen. Aber tun Sie es bitte richtig. Machen Sie es so, dass erstens die Wirksamkeit erreicht wird, die Sie intendieren, und zweitens das Ganze wettbewerbsneutral ausgestaltet wird. – Ich glaube, das ist auch nachvollziehbar. Wenn man mit hohem Aufwand versucht, hier eine Regulierung für den Luftverkehr zu implementieren, aber am Ende des Tages aufgrund von Wechselwirkungen genau das Gegenteil von dem entsteht, was intendiert war, haben wir alle verloren. Dann ist das Umweltziel nicht erreicht, und wir haben auch noch Wohlstand und Arbeitsplätze in Europa vernichtet. Das sollten wir vermeiden.

Folie 16: „Fitfor55-Paket bietet Chancen und Herausforderungen“

Das mag alles sehr einleuchtend klingen. Von daher waren wir als Unternehmen, als Branche, schon ein bisschen erschrocken, als wir gesehen haben, was die EU zu dem Thema „Fit for 55“ vorgelegt hat. Unser Appell an Sie ist heute – das machen wir nicht nur heute, sondern das ist ein Mantra, das wir seit vielen Monaten in allen politischen Gremien wiederholen –: Versuchen Sie, diese Dinge noch zu verändern.

Worum geht es? – Am Ende des Tages sagen wir – das ist meine Privatmeinung –, dass das zu wenig ambitioniert ist. Wenn der klimaneutrale Luftverkehr bis 2050 umgesetzt werden soll, brauchen wir insbesondere bei alternativen Kraftstoffen viel höhere Steigerungsraten, als in dem Programm unterstellt wird. Was aber noch viel schlimmer ist: Das Programm CORSIA ist nicht wettbewerbsneutral. Das ist ein Stück weit ein Konjunkturprogramm für die Flughäfen, die eben nicht in dieser Regulierung spielen – Istanbul, London –, und das müssen wir verhindern.

Wir haben dazu sehr konkrete Vorschläge unterbreitet. Wir sagen: Die Beimischquote ist der zentrale Hebel. Klimaneutraler Luftverkehr wird nicht ohne alternative Kraftstoffe funktionieren. Die alternativen Kraftstoffe müssen produziert werden. Dafür muss ich einen Markt entwickeln. Um diesen Markt zu stimulieren, brauchen wir verbindliche Beimischquoten. Das ist ein gutes Instrument – bitte mehr davon!

Was uns nicht hilft, ist z. B. eine Kerosinsteuer nur für Flüge innerhalb der EU. Was passiert dann? – Der Umsteigerflug nach Frankfurt ist voll besteuert, während der Umsteigerflug nach Istanbul nicht besteuert ist und damit herausfällt. Das ist nicht hilfreich, weder für das Klima noch für die Arbeitsplätze in Frankfurt und in ganz Europa.

Folie 17: „Marktverfügbarkeit von Sustainable Aviation Fuels wird in jedem Fall begrenzt sein und somit den zentralen Engpass darstellen“

Hier noch ein paar Zahlen, um das, was sich gesagt habe, zu illustrieren: Wir brauchen alternative Kraftstoffe. Dann ist auch ein klimaneutrales Fliegen möglich. Hier sind Schätzungen dargestellt, wie sich der Markt bis zum Jahr 2050 entwickeln könnte. Sie sehen, ein Teil der alternativen Kraftstoffe wird aus Fetten, durch Holzverarbeitung usw. erzeugt. Aber das ist nur ein kleiner Teil. Wir werden neue Formen der alternativen Kraftstoffe benötigen. Das sind Power-to-Liquid-Kraftstoffe, die mit sehr hoher Energie aus Kohlenstoff entstehen. Das ist ein sehr einfaches Verfahren. Der Nachteil ist, Sie brauchen sehr viel alternative Energie. Diese Verfahren werden heute schon eingesetzt. Wir haben auch in Frankfurt, in Höchst, erste Pilotverfahren, um das zu testen. Der Hochlauf muss schneller erfolgen, und die Preise für diese alternativen Kraftstoffe müssen sinken. Das geht eben nur, wenn ein Markt entsteht, und das funktioniert nur mit einer staatlichen Regulierung.

Folie 18: „Fraport hat die Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes in seinen eigenen Klimaschutzziele abgebildet“

Nächste Frage. Was machen wir am Flughafen? Welche Rolle spielt der Flughafen beim klimaneutralen Luftverkehr? – Wir sind gebeten worden, Zahlen zu nennen. Wenn wir uns die gesamten Flugstrecken anschauen, stellen wir fest, der Anteil des Flughafens an 100 % CO₂-Emissionen des Luftverkehrs beträgt 1 %. Wir messen in Frankfurt die CO₂-Emissionen sehr genau: Scope 1, Scope 2 und Scope 3 nennt sich das. Scope 1 und Scope 2 sind die Emissionen, die originär am Flughafen entstehen; Scope 3 sind die Emissionen, die im Nahbereich des Flughafens entstehen. Wenn Sie alle diese Emissionen zusammennehmen – 1, 2 und 3 –, stellen Sie fest, dass 10 % auf Scope 1 und Scope 2 entfallen, also originär mit dem Flughafen zusammenhängen, während 90 % Scope 3 zugeordnet werden: im Wesentlichen Flugverkehr, An- und Abflug.

Das heißt, der klimaneutrale Luftverkehr wird mit den alternativen Kraftstoffen gelingen. Das hängt nachher an den Airlines. Der Flughafen liefert seinen Beitrag – ich komme gleich dazu –, aber er ist nur ein Brosamen auf der Landkarte. Trotzdem kümmern wir uns darum. Wir haben Wege, wie wir den Flughafen Frankfurt klimaneutral organisieren. Aber wenn Sie den Luftverkehr

insgesamt klimaneutral ausgestalten wollen, geht das nur mit dem klimaneutralen Fliegen. – Ich gehe die Charts jetzt etwas schneller durch; die Zahlen können Sie sich anschauen.

Folie 20: „CO₂-Verbrauch senken und Strom nachhaltig erzeugen“

Wie organisiert man einen klimaneutralen Flughafen? – Das ist relativ einfach. Wir konzentrieren uns zum einen darauf, Effizienzpotenziale zu heben. Davon haben wir eine ganze Menge: Lichtverschwendung, das effizientere Organisieren von Dingen. Zweitens können wir die Emissionen, die verbleiben, klimaneutral organisieren. Wir werden immer Energie brauchen, um einen Flughafen zu betreiben, aber die Energie kann klimaneutral erzeugt werden. Wir sind sehr stolz darauf, dass wir in diesem Jahr einen entsprechenden Vertrag unterschrieben haben: Wir werden extra für den Frankfurter Flughafen Teile eines Windparks kaufen, der Windstrom nur für den Frankfurter Flughafen produziert. Damit werden wir große Teile unseres Flughafens klimaneutral organisieren können. Es bleibt ein Rest, den wir nur mittelbar beeinflussen können. Wir kaufen beispielsweise von der Mainova Fernwärme ein; die muss dann auch irgendwann klimaneutral produziert werden. Aber da sind wir mit der Mainova in guten Gesprächen.

Folie 21: „Trotz Flughafenausbau und Verkehrswachstum wurden über Zeit signifikante CO₂-Reduzierungen der AG in FRA realisiert“

Ganz konkrete Zahlen: Der Höhepunkt war die Emission von 300.000 t CO₂ im Jahr 2000, also um die Jahrtausendwende herum. Trotz steigender Verkehrszahlen haben wir die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2019 halbiert. Das ist eine riesengroße Leistung, wie ich finde. Wir werden diese Zahl in den nächsten zehn Jahren wiederum halbieren – 75 t – und sind zuversichtlich, dass wir die letzten Schritte auch noch gehen werden.

Eine der Fragen, die im Vorfeld gestellt wurden, war: Kann man den Frankfurter Flughafen klimaneutral organisieren? – Ja, das kann man. Wir zögern im Moment noch, ein etwas ehrgeizigeres Ziel aufzuschreiben, ab wann der Flughafen tatsächlich klimaneutral betrieben wird. Wir sind – ich habe das angesprochen – von Dritten abhängig. Wir wollen den Gesprächen nicht vorgreifen. Aber seien Sie zuversichtlich: Der klimaneutrale Luftverkehr wird nicht am Flughafen scheitern. Das ist eine relativ leichte Übung im Vergleich dazu, die Flüge klimaneutral zu organisieren.

Folie 22: „Verlagerung von Flügen auf die Bahn im Fokus politischer Debatte – FRA kann als Intermodal-Hub punkten“

Nächstes Thema: Intermodalität. Auch das wurde heute schon vielfach angesprochen. Dort sehen wir große Chancen. Ich habe es gesagt: Auf langen Strecken ist das Flugzeug ohne Alternative. Auf kurzen Strecken haben wir eine Alternative, die aus der Klimaperspektive besser ist als der Luftverkehr: die Bahn. Wir sind sehr froh, dass wir in Frankfurt die beste Ausgangsposition – vielleicht in ganz Europa – haben, um die Vorteile aus dieser engeren Verknüpfung der beiden Verkehrsträger bestmöglich nutzen und das beste Produkt anbieten zu können.

Folie 23: „Bahnangebot 2019 allerdings für lediglich wenige der FRA-Passagiere gleichwertige Alternative“

Wir warnen aber auch ein bisschen vor zu großen Erwartungen. Wir hatten im Jahr 2019 etwa 7 Millionen Fluggäste, die innerdeutsch geflogen sind. Wir haben uns das einmal angeschaut: Bei Reisen mit der Bahn gelten drei Stunden als Grenze, bis zu deren Erreichen der Passagier sagt: Da habe ich wirklich eine Alternative. – Bei allem, was länger als drei Stunden dauert, sagt er: Da fliege ich lieber. Wenn die Reise weniger als drei Stunden dauert, ist es mir eigentlich egal, ob ich mit der Bahn fahre oder fliege. – Für 6 Millionen dieser 7 Millionen Fluggäste ist die Reisezeit mit der Bahn heute noch länger als drei Stunden. Wenn man es schaffen würde, die Reisezeit zu reduzieren, würde dieser Anteil natürlich sinken.

Wir haben 1,3 Millionen Passagiere, deren Reisezeit unter drei Stunden liegt; 1,2 Millionen davon sind Umsteiger. Da lautet die Hypothese – auch das klang bei Herrn Posch schon durch –: Wahrscheinlich wären die sowieso geflogen – vielleicht nicht über Frankfurt, sondern über einen anderen Hub, wenn kein Flug angeboten worden wäre. 120.000 Originär-Passagiere hätten ihr Ziel auch mit der Bahn in weniger als drei Stunden erreicht.

Das soll das ganze Thema nicht schmälern. Wir sehen ein großes Potenzial. Was wir damit sagen wollen, ist: Es liegt letztlich an einem guten Angebot. Wenn wir für die Passagiere ein tolles Angebot schaffen – kürzere Zeiten mit der Bahn, eine bessere Verknüpfung von Bahn und Flug, ein leichteres Umsteigen in Frankfurt –, kann es gelingen, mehr Passagiere für die Bahn zu begeistern.

Folie 24: „Unsere Vision: DB, Lufthansa und Fraport definieren den ‚Intermodal-Landmark‘ in Europa“

Wir haben uns schon etwas überlegt: Wenn Sie die Situation bei uns kennen, wissen Sie, man kommt mit der Bahn am Fernbahnhof an und muss dann durch einen etwas längeren Schlauch gehen. Er ist zurzeit vielleicht ein wenig dunkel, aber wir werden ihn im Sommer schöner beleuchten. Aus diesem Schlauch könnte man jedoch eine ganze Menge machen.

Folie 25: Vision des AIRail Terminals – Der Intermodal-Landmark morgen“

Ich habe verstanden, dass es in der Politik ein Stück weit über Bilder läuft. Daher habe ich ein Bild mitgebracht: So kann es auch aussehen. Wir können in Frankfurt wirklich Leuchtturmprojekte schaffen. Wir können den Übergang zwischen dem Fernbahnhof und dem Flughafen als wirkliche intermodale Drehscheibe ausgestalten, als Möglichkeit, Intermodalität ein Stück weit greifbar zu machen.

Folie 27: „FRA als zentraler Knotenpunkt bietet Voraussetzungen, Mobilitäts-Hub für moderne Verkehrsmittel zu werden“

„Mobilität der Zukunft“ kommt auch im Titel der Enquetekommission vor. Zwei, drei Grundsätze vorneweg: Ich hoffe, es ist deutlich geworden, dass wir die große Herausforderung, vor der wir

stehen, nämlich Mobilität anders zu organisieren, nur dann bewältigen können, wenn wir vorurteilsfrei alle Verkehrsträger besser als heute miteinander verknüpfen. Es gibt nicht den guten oder den bösen Verkehrsträger. Jeder Verkehrsträger hat Vor- und Nachteile. Es muss uns gelingen, diese Verkehrsträger besser miteinander zu verzahnen. Das gilt für den Flughafen; das gilt insbesondere für den Luftverkehr. Je besser der Flughafen angebunden ist – welche Verkehrsträger auch immer sich draußen entwickeln: Fahrrad, neue Mobilitätsformen, Shared Mobility –, desto stärker profitiert er, desto mehr werden die Menschen diese stärker verknüpften Mobilitätsangebote akzeptieren.

Von daher ist unsere Mobilitätsstrategie klar: All das, was hilft, den Flughafen besser anzubinden – auf dem Landweg, auf dem Luftweg, wie auch immer –, werden wir machen. Wir werden den Flughafen enger mit anderen Verkehrsträgern verknüpfen. Das soll diese Abbildung zeigen. Wir werden nicht nur über Luft-Luft-Umsteiger nachdenken – was heute unser Kerngeschäft ist –, sondern wir werden uns stärker alternativen Verkehrsangeboten im Umfeld des Flughafens öffnen müssen. Da sind wir mit unterschiedlicher Schwerpunktsetzung unterwegs. Vorhin wurde das Thema Fahrradfahren angesprochen. Das ist ein wichtiger Beitrag für unsere Mitarbeiter. Aber dass Passagiere in großem Umfang mit dem Fahrrad zum Flughafen kommen, wird, glaube ich, auch in Zukunft nicht der Fall sein. Aber man weiß es nie. Von daher werden wir uns die Dinge anschauen und auch hierfür offen sein.

Ich hoffe, es ist deutlich geworden: Wir stehen vor einer großen Herausforderung. Das Grundbedürfnis Mobilität ist auf der Welt vorhanden; wir werden es auch nicht wegbekommen. Ich meine, jeder Politiker, der sagt, er könne das irgendwie regulieren, wird am Ende des Tages vom Wähler bestraft. Gleichzeitig haben wir die Herausforderung, diese Mobilität möglichst klimaneutral zu organisieren. Das kann gelingen, wenn wir enger zusammenarbeiten, wenn die Verkehrsträger enger zusammenarbeiten und wenn wir eine Regulierung hinbekommen, die nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führt, sondern an der Sache orientiert ist und z. B. dazu beiträgt, dass wir im Luftverkehr vermehrt alternative Kraftstoffe einsetzen. – Ich darf mich recht herzlich für Ihre Aufmerksamkeit bedanken und freue mich auf die Diskussion.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank. – Sowohl Herr Dr. Prümm als auch Herr Froese müssen in einer Stunde gehen. Wenn wir jetzt in eine Diskussion einsteigen, besteht die Gefahr, dass die Diskussion im Anschluss an Herrn Froeses Referat komplett wegfällt. Deswegen schlage ich vor, direkt mit Herrn Froeses Referat weiterzumachen. Inhaltlich greift bei den Referaten einiges ineinander, sodass es wirklich einen Sinn ergibt, über beide Vorträge zu diskutieren. Wir hätten dann noch eine gute halbe Stunde Zeit. Zu dem Vortrag von Herrn Dr. Prümm liegen mir schon drei Wortmeldungen vor: Herr Grumbach, Herr Gagel und Frau Dr. Lenz.

Herr Froese, Sie haben das Wort.

Herr **Froese**: Liebe Frau Barth, liebe Mitglieder der Enquetekommission! Erst einmal herzlichen Dank für die Einladung. Ich bedanke mich sehr, hier einen Beitrag leisten zu dürfen, der nicht nur zu dem, was Prof. Rupprecht gerade gesagt hat – wir kennen uns aus vergangenen Zeiten –, thematisch sehr gut passt, sondern auch zu dem, was Herr Dr. Prümm vorgetragen hat. Neulich haben wir festgestellt, dass wir uns fast täglich sehen. Das mag ein Zeichen dafür sein, wie intensiv die Zusammenarbeit zwischen einem großen Flughafen und der größten Airline am Standort ist. Das war nicht immer so, und deswegen sind wir beide sehr stolz auf diese intensive Zusammenarbeit – auch bei den Themen der Zukunft, über die ich jetzt sprechen will.

Ich möchte der bisherigen Diskussion eine, um es einmal so zu nennen, Geschichte hinzufügen: die Geschichte – und zwei Beispiele dazu –, wie sich das Selbstverständnis der Luftverkehrsindustrie verändert, wie sehr es im Umbruch ist. Wir müssen das, was wir machen, und das, was wir wollen, neu denken, neu organisieren und auch – Herr Dr. Prümm sprach darüber – neu regulieren.

Die zwei Geschichten dazu lassen sich folgendermaßen erzählen: Ich bin seit 35 Jahren bei der Lufthansa; begonnen habe ich als Copilot auf der Boeing 737-200. Umgangssprachlich hat man dieses Flugzeug „Fuel-to-Noise-Converter“ genannt. Der Spritverbrauch war um ungefähr 50 % höher als der der Flugzeuge, die ich heute fliege. Trotzdem war ich zu der Zeit im Bekanntenkreis und im Freundeskreis – jetzt verstehen Sie mich bitte nicht falsch – so etwas wie ein Held. Ich war in der Luftfahrt, ich genoss unbegrenzte Freiheit, ich konnte diese Maschinen bedienen, ich war bei der Lufthansa und arbeitete in Frankfurt am damals schon größten Flughafen Deutschlands. Das war etwas sehr Besonderes.

Ich darf Ihnen sagen: Diese Reputation hat sich gründlich verändert. Wenn man diesen Beruf hat und sich heute auf Partys oder in gesellschaftlichen Versammlungen befindet, ist man eher derjenige, der – sagen wir es einmal freundlich – kritischen Nachfragen standhalten muss. Es heißt: „Sie hängen am Staatstropf“, „Sie verschmutzen die Umwelt“, „Welche Zukunft geben Sie der Gesellschaft?“, usw. usf. – Das ist mein erstes Beispiel.

Zweites Beispiel: eine typische Vorstandssitzung der Deutschen Lufthansa. Wir haben vor wenigen Wochen darüber entschieden, wie das neue Interkont-Produkt in unseren Langstreckenflugzeugen in einigen Jahren aussehen soll. Vor zehn oder vor 20 Jahren hätte dort gestanden: Was kostet das Ganze, und was bringt es uns? – Ganz unten rechts hätte vielleicht gestanden: Was bedeutet das für den CO₂-Fußabdruck des Passagiers, der mit diesem Flugzeug fliegt? – Heute, 2022, stehen diese Zahlen mit nahezu gleich großer Bedeutung nebeneinander. Das heißt, die Steuerungsgröße einer Fluggesellschaft – wie denken wir? – ist natürlich wirtschaftlich getrieben, aber immer mehr auch von der Determinante, was das für unsere gesellschaftliche und unsere klimatische Verantwortung bedeutet. Auch wenn die Zahlen noch so klein sind, wir sitzen an einem Hebel.

Diese beiden Geschichten, nämlich wie man sich als Individuum bzw. als Mitarbeiter einer Fluggesellschaft platziert – in diesem Fall sogar als Pilot – und wie ein Vorstand organisiert und denkt, mögen ein Ausdruck dafür sein, dass sich etwas wesentlich verändert hat. Ich möchte Ihnen kurz

zeigen, wie wir durch die Corona-Krise gekommen sind, und dann anhand von zwei oder drei Beispielen für ein verändertes Denken versuchen, deutlich zu machen – ich glaube, das hat Herr Dr. Prümm auch getan –, dass die notwendigen und auch möglichen Veränderungen nur dann bewirkt werden können, wenn wir zusammenarbeiten und zusammen Verantwortung übernehmen.

An dieser Stelle möchte ich, aus der Perspektive einer Luftverkehrsgesellschaft gesehen, den Begriff der Verantwortung vorwegnehmen. In der Vergangenheit hatten wir eine besondere Verantwortung als Luftverkehrsgesellschaft – gedanklich bin ich jetzt in den Sechziger-, Siebziger- und vielleicht auch noch in den Achtzigerjahren –, da das Fliegen an sich nicht als hundertprozentig sicher wahrgenommen wurde. Es war mehr ein Abenteuer, wenn ich mich in ein Flugzeug gesetzt habe. Die Deutsche Lufthansa – das darf ich, glaube ich, sagen – stand immer dafür, Verantwortung zu übernehmen, auch technische Verantwortung. Wir haben Verantwortung für ein Individuum übernommen.

Der Begriff der Verantwortung weitet sich jetzt dramatisch aus: vom Übernehmen der Verantwortung für ein Individuum zum Übernehmen der Verantwortung für eine Gesellschaft, für eine Zukunft, für die Generationen, die nach uns kommen. Das ist zunehmend unser Selbstverständnis, und das können wir nicht mehr alleine machen. Das können wir nur zusammen mit einem Flughafen und zusammen mit Ihnen als Politikern machen. – So viel als Vorrede.

Präsentation Herr Froese siehe Anlage – Folie: „Die Lufthansa Group: vor Covid-19 weltweit erfolgreich“

Die Zahlen, die Sie hier sehen, beziehen sich nicht nur auf die Lufthansa Airlines in Frankfurt und in München, sondern auf die gesamte Gruppe. Wir haben 135.000 Mitarbeiter; jedenfalls hatten wir sie vor der Krise. Wir sind jetzt bei 107.000 Mitarbeitern; fast 30.000 Stellen haben wir abgebaut. Im Grunde genommen bedienen wir den ganzen Globus. Die Lufthansa Group fliegt 350 internationale Ziele an und befördert pro Tag 400.000 Passagiere. Wenn ich von der Lufthansa Group rede – wir sind hier im Raum Frankfurt –, müssen Sie gedanklich immer Folgendes tun: Sie müssen die Leistung der Lufthansa Group ungefähr durch zwei teilen; dann sind Sie bei dem Anteil der Lufthansa Airline an der Leistung der Lufthansa Group. Wenn Sie zwei Drittel dieser 50 % nehmen, sind Sie bei dem, was wir in Frankfurt machen. Anders ausgedrückt: Die Lufthansa Group ist ganz wesentlich die Lufthansa Airline, und die Lufthansa Airline ist ganz wesentlich Frankfurt.

Die Krisenjahre für die Deutsche Lufthansa waren – das darf ich Ihnen sagen – wirklich etwas sehr Besonderes. Nachdem vorhin, in der Einleitung, gesagt wurde, dass es aufwärtsgeht und die Staatskredite zurückgezahlt worden sind, erlauben Sie mir an der Stelle die Korrektur, dass wir leider noch gar nichts zurückgezahlt, sondern finanziell umgeschichtet haben. Wir haben uns woanders Geld geliehen. Aber das ist trotzdem eine gute Nachricht; denn die Lufthansa ist offensichtlich wieder in der Lage, sich am Kapitalmarkt Geld zu beschaffen, weil es ein Vertrauen in die Deutsche Lufthansa gibt. Dadurch haben wir die Staatskredite – zum größten Teil zumindest

– ablösen können. Aber wir sind noch nicht so weit, Kredite zurückzuzahlen. Ich komme gleich auf den Punkt zurück, an dem wir im Moment stehen.

Die Insolvenz war im Sommer 2020 für die Lufthansa ein realistisches Szenario. Das hat sich mir zutiefst eingebrannt: die Erfahrungen dieser Tage, die Teilnahme an zwei Krisenstäben. Jetzt rede ich nicht von den 50 Krisenstäben, die wir im Zusammenhang mit dem operativen Umgang mit der Corona-Pandemie hatten, sondern ich rede von den beiden Krisenstäben, in denen wir uns damit beschäftigt haben, wie es weitergeht, wenn wir einen Insolvenzantrag stellen müssen. Diese beiden Sitzungen werde ich meinen Lebtag nicht vergessen. Zur Lufthansa gekommen bin ich in einer Zeit, die man – sehen Sie es mir nach – als paradiesisch bezeichnen darf. Zu erleben, wie das Unternehmen 30 Jahre später vor dem Konkurs steht, ist etwas, was wir Lufthansa-Mitarbeiter nie im Leben vergessen werden. Die Lufthansa hat Milliardenverluste geschrieben, sie ist aus dem DAX geflogen usw. Ich glaube, die Geschichte kennen Sie.

Folie: „Aktuelle Geschäftsentwicklung im Vergleich zu 2019“

Wo stehen wir heute bzw. im Jahr 2021? – Wir stehen – Herr Dr. Prümm hat es gesagt – bei ungefähr 50 %. Wenn wir die Zahl der Fluggäste zugrunde legen, ist es noch weniger: unter 40 %. Das ist übrigens auch im Moment so. Die Omikron-Welle ist etwas, was uns in diesen Wochen schwer zu schaffen macht. Auch bei der Produktion in den sogenannten angebotenen Sitzkilometern liegen wir im Moment bei 50 %. Der Sitzladefaktor bewegt sich ebenfalls zwischen 50 und 60 %.

Wenn Sie einen Eindruck davon haben wollen, wie sich die Dinge unserer Meinung nach in den nächsten Wochen und Monaten entwickeln: Wir sehen – ich nenne das immer „Schwarmintelligenz“ –, dass unsere Gäste insbesondere für den Sommer buchen. Aber es ist immer noch eine völlig andere Frage, auf welchem Niveau sich das im Verhältnis zu 2019 abspielt. Von dem Niveau von 2019 werden wir aller Voraussicht nach noch ein gutes Stück entfernt sein.

Ich sprach schon in der Einleitung davon – das ist mir sehr wichtig –, dass wir in der Krise nicht nur große finanzielle Schwierigkeiten zu überwinden hatten und es uns größte Schwierigkeiten bereitete, unseren Kunden und der Gesellschaft ein Minimum an Netzangebot zur Verfügung zu stellen, sondern dass wir auch erlebt haben, dass die Krise ein Katalysator für gesellschaftliche Veränderungen ist. Die Kundenbedürfnisse haben sich in diesen zwei Jahren der Krise in einer unglaublichen Geschwindigkeit verändert, und es gibt einen gesellschaftlichen Druck in Richtung dessen, was wir hier „Freiheitsgefühl“ nennen.

Folie: „Achsendrehung‘ des gesellschaftlichen Orientierungssystems“

Zuerst zu dem Thema Kundenbedürfnisse. Es ist sehr offensichtlich geworden, dass es die Welt, aus der wir kommen, in der die Luftfahrt sehr viel mit Status zu tun hatte – ich bin oben, du bist weiter unten –, so nicht mehr gibt. Ich will nicht sagen, dass diese Welt weg ist – natürlich zählt Status noch etwas –, aber an den Produkten, die nachgefragt werden, und an der Art von Reisen, die nachgefragt wird, merken wir sehr deutlich, dass sich etwas verändert: Es geht nicht mehr

darum, wer oben steht und wer besonders viel Geld ausgeben kann, sondern darum, wer smart oder, anders ausgedrückt, vorne ist. Das ist übrigens nicht nur in der Luftverkehrsindustrie so.

Dazu, vorne zu sein, smart zu sein und schnell zu sein – ich weiß etwas, ich kann etwas, ich bin irgendwo dabei, wo du nicht dabei bist –, gehört auch das Thema Sustainability: die Verantwortbarkeit dessen, was ich tue. Wir sprechen – oben rechts auf der Folie steht „Vorne ist das neue Oben!“ – von einer „Achsendrehung“, die wir beobachten. In unterschiedlichen Teilen der Welt verläuft das unterschiedlich schnell, aber das ist ein ganz deutlicher Trend, von dem ich persönlich glaube, dass er uns in den nächsten fünf bis zehn Jahren intensiv begleiten wird, und ich glaube, dass wir unter „Premium“ – die Lufthansa ist eine Premium-Airline – in zehn Jahren etwas gänzlich anderes verstehen, als wir es in der Vergangenheit verstanden haben.

Folie: „Neuer Verantwortungsbedarf erwächst“

Die andere große Transformation erleben wir bei dem Thema Freiheitsgefühl. Fliegen stand immer für Freiheit: Je mehr ich geflogen bin, desto mehr Freiheit hatte ich, desto mehr Bewegungsmacht hatte ich, desto mehr Erlebnisreichtum hatte ich. Ich war einfach unabhängig. Heute ist irgendetwas da, was das drückt. Da ist irgendetwas, was kritische Fragen stellen lässt. Es geht um Klimaschutz, es geht um Metaverse, und es geht um diesen Gewissensdruck.

Unsere interne Auseinandersetzung mit dieser wirklich sehr substanziellen Veränderung umfasst das, was ich in der Einleitung schon habe anklingen lassen: dass wir den Verantwortungsbegriff ausweiten und, über die Verantwortung für das Individuum hinausgehend, eine gesellschaftliche Gesamtverantwortung für das Fliegen übernehmen müssen, und zwar zusammen mit den Betreibern eines Flughafens, also im Gesamtsystem – auch mit der Regulatorik –, sodass wir, was ganz wichtig ist, den Schutz der Freiheit, zu fliegen, gewährleisten können. Wenn wir das nicht machen und es zusammen – Politik, Regulatorik, Flughafen und Airline – nicht schaffen, es nachzuweisen und den Menschen verständlich zu machen, dass es verantwortbar ist, zu fliegen, verlieren wir etwas. Dann verlieren wir nicht nur etwas auf der wirtschaftlichen Seite, sondern ich meine, dann verlieren wir auch etwas auf der gesellschaftspolitischen Seite.

Folie: „Kein ‚Back to normal‘ – Unsere Grundausrichtung ändert sich“

Beides zusammengenommen – Veränderung der Kundenbedürfnisse, Druck auf das Freiheitsgefühl – heißt, eine neue Verantwortung für den Freiheitsbegriff zu übernehmen. Ein Zurück zu dem, was war, wird es nicht geben: „‚Forward to exceptional‘ schlägt ‚Back to normal!‘“ Ich gebe zu, dass auch in unserem eigenen Unternehmen viele Mitarbeiter sagen: Mensch, wenn alles erst einmal wieder so ist wie im Jahr 2019! – Es wird nie mehr so wie im Jahr 2019 werden. Die Kunden wollen andere Produkte, wir werden einen anderen Passagiermix haben – viel mehr Touristen als Businessreisende –, wir werden eine andere Regulatorik erleben, und wir werden, worauf ich später zurückkomme, vor allen Dingen mit gänzlich anderen Flugzeugen fliegen.

Damit bin ich bei dem Thema „Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts“. Eine Transformation in der Luftfahrt zu haben – das ist der Übergang von meinem ersten zu meinem zweiten Punkt –, ein neues Selbstverständnis zu haben, geht nämlich nur, wenn bei dieser Transformation

gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit erhalten bleibt. Anders wird das nicht möglich sein, zumindest nicht, wenn man den Luftverkehrsstandort Deutschland und den Luftverkehrsstandort Frankfurt beibehalten will. Ich glaube, wenn uns etwas eint, ist es dieses.

Folie: „Hub-Airports: Steigende Bedeutung nach der Krise“

Die Bedeutung des Flughafens Frankfurt – Herr Prof. Rupprecht und auch Herr Dr. Prümm haben sehr ausführlich darüber gesprochen – liegt in seiner Konnektivität. Wir bringen Menschen von A über B nach C. Das ist etwas, was uns einzigartig in Europa macht, was den Flughafen Frankfurt zum größten Umsteigeflughafen macht. Das Prinzip muss man verstehen, auch wenn es – dazu komme ich gleich – um Regulatorik geht.

Folie: „Mehrkosten durch ‚Fit for 55‘ – Auswirkungen auf Hub FRA?“

Eben tauchte die Frage auf – ich will nicht despektierlich sein –: Was kostet denn der ganze Spaß? – Wir haben einmal ausgerechnet und es hier dargestellt, was man für die Verkehrsmenge von 2019 ansetzen müsste, wenn man „Fit for 55“ – das, was an europäischer Regulatorik angedacht ist – 1 : 1 auf die Lufthansa übertragen würde. Dann hätten wir bis 2025 Mehrkosten von knapp unter 1 Milliarde €, bis 2030 von 6 bis 7 Milliarden €, und dann wird die Bubble immer größer.

Jetzt möchte ich Ihnen einen Eindruck davon vermitteln, wie viel 6 bis 7 Milliarden € sind. Das ist exakt das, was wir in guten Jahren verdienen. Das würde bedeuten, dass – ohne dass Regularien entstehen, die den Wettbewerb als Wettbewerb erhalten und uns zusätzlich mit Kosten belasten würden – Gewinne, wie wir sie in der Vergangenheit hatten, komplett durch Kostensteigerungen kompensiert würden. Von solchen Gewinnen sind wir im Moment Lichtjahre entfernt; glauben Sie mir das. Das ist etwas, was nicht tragbar ist und was uns als condition sine qua non – wie ich es am Anfang formuliert habe – die Wettbewerbsfähigkeit definitiv nehmen würde.

Folie: „Hub-System FRA lebt von Umsteigern von/nach ganz Europa“

Diese Folie dient dazu, die Frage zu erläutern und ein ganz klein wenig zu vertiefen, wie der Flughafen Frankfurt, aber auch die Lufthansa funktionieren. Auf der linken Seite – Sie sehen diese Bubbles – sind die sogenannten Catchments abgetragen, von denen Prof. Rupprecht sprach: Wie viele Passagiere leben in einem Umkreis von – sagen wir einmal – 90 Minuten Zubringerzeit, sodass sie sich dafür entscheiden, in Frankfurt zuzusteigen und nicht in Amsterdam, nicht in Paris und nicht in Istanbul? – In Frankfurt sind das ungefähr 9 Millionen Passagiere; in London sind es 20 Millionen. Der Flughafen Frankfurt ist also aufgrund seiner Größe beileibe nicht so stark, dass er dafür prädestiniert ist, zum stärksten Flughafen in Europa zu werden, sondern er wird das, indem wir, wie ein Staubsauger, aus ganz Europa Passagiere nach Frankfurt fliegen – auch nach München, aber viel mehr nach Frankfurt –, um sie dann in die Welt zu transportieren.

Auf der rechten Seite sehen Sie für den 11. Oktober 2019, wohin die Passagiere, die, aus San Francisco kommend, in Frankfurt gelandet sind, tatsächlich wollten. Sie wollten nach Florenz,

nach München, nach Athen, nach Budapest usw. usf. In einem Flugzeug saßen also Menschen, die zu 50 verschiedenen Destinationen wollten. So funktioniert unser Geschäft. Wenn wir das verkehrt regulieren, scheidet die Lufthansa – und damit auch Deutschland – aus dem Luftverkehrsreisewettbewerb aus.

Folie: „Drehkreuz FRA verbindet ganz Europa – wird aber stärker reguliert“

Dieses Beispiel – ich glaube, es ist illustrativ dazu geeignet – macht die Gefahren deutlich, die wir im Moment bei „Fit for 55“ sehen. Wir nehmen einen Beispielkunden, der von Barcelona über Frankfurt nach Japan fliegt. Einmal fliegt er über Frankfurt, ein anderes Mal fliegt er mit der Konkurrenz über Istanbul. Sie sehen, dass von den vier Flügen, die über Frankfurt gehen – natürlich will der Kunde auch wieder nach Barcelona zurück – einer hellblau eingezeichnet ist und die anderen dunkelblau. Das heißt, von vier Legs ist ein einziges unreguliert. Fliegt er über Istanbul, sind von vier Legs drei unreguliert. Was die Kostenbelastungen betrifft, die ich Ihnen eben gezeigt habe – wir reden hier nicht von Cent und nicht von ein paar Euro –, so würden sie bei der Kaufentscheidung des Passagiers dazu führen, dass er nicht über Frankfurt und auch nicht über München fliegt. Er würde über Istanbul fliegen. Das kann nichts sein, was wir wollen. Vor allen Dingen werden die eigentlichen Ziele, die mit „Fit for 55“ in der Regulatorik verbunden sind, damit verfehlt.

Folie: „Wettbewerbsfähigkeit: Drehkreuzverkehre in FRA unter Druck“

Das ist eher etwas zum Nachlesen: eine Übersicht, wie sich verschiedene Kriterien bei dem Thema „Ich fliege einmal mit einer türkischen Airline und ein anderes Mal mit einer deutschen Airline“ determinieren lassen. Folgende Kriterien haben wir hier abgetragen: Sozialstandards; Standortkosten; Verpflichtung zur Beteiligung am Emissions Trading System der EU; Unterschiede zwischen einer türkischen Airline und einer deutschen Airline bei der Verpflichtung, SAF-Quoten beizumischen; Kerosinsteuer. Man sieht, dass die Belastungen unterschiedlicher nicht sein könnten. Wenn wir es nicht schaffen, die Regulatorik so auszuformen, dass eine Wettbewerbsgleichheit besteht bzw. hergestellt wird, wird das zu einem Ausscheiden der deutschen Luftverkehrsindustrie auf vielen internationalen Verbindungen beitragen.– So viel zu der Frage: Wie funktioniert Hub, und worauf müssen wir achten? – In der Frage- und Antwortsession können wir sicherlich noch einmal darauf eingehen.

Folie: „Intermodalität: Ausbau für bessere Konnektivität & Ersatz Ultra-Kurzstrecken“

Ein anderes Beispiel – auch hier ist viel darüber gesprochen worden – ist das Thema Intermodalität: Ausbau einer besseren Konnektivität. Meine Kernaussage an dieser Stelle ist: Ich fahre viel mit der Bahn. Ich lebe in Bonn und fahre jeden Tag mit dem ICE nach Frankfurt. Daher kann ich, glaube ich, ganz gut einschätzen, was auf dieser Strecke tatsächlich passiert. Ich glaube, wir brauchen nicht die aktuelle Anzahl der Passagiere im Fokus zu haben, die Frankfurt intermodal erreichen und dort in ein Flugzeug steigen, sondern eine deutliche und signifikante Steigerung der dortigen Passagierzahl läuft über die Schaffung eines entsprechenden Angebots. Das ist die Vorstellung, dass man mit dem, wenn es funktioniert, wirklich guten Produkt der Deutschen Bahn,

mit diesem Deutsche-Bahn-Staubsauger – ich sprach eben von einem „Staubsauger“ –, zumindest innerdeutsch über den idealen Intermodal-Standort Frankfurt fährt.

Ganz viel an Infrastruktur ist schließlich da. Ich glaube, dass wir, wenn wir es durch eine Erweiterung der Infrastruktur, durch Serviceketten und durch eine entsprechende Regulatorik – eben fiel schon der Begriff „Security“ – schaffen, ein Angebot zu platzieren, von dem die Kunden sagen: „Das nehme ich, das ist für mich sinnvoll, das ist für mich verantwortbar“, einen wirklichen Schub erfahren und damit Nachfrage durch Angebot generieren können. Noch einmal: Aufgrund der zentralen Lage Frankfurts und auch aufgrund des Vorhandenseins der Anbindungen sind die Voraussetzungen dort einmalig gut. Das ist etwas, bei dem wir, der Frankfurter Flughafen und die Deutsche Bahn, aktiv werden müssen. Aber ich bitte Sie sehr herzlich, uns bei dieser Idee zu unterstützen und hiermit etwas zu schaffen, was vielleicht in dieser Form in Europa einzigartig sein könnte. Ich beantworte zu dem Thema gern nachher Nachfragen.

Folie: „Flottentransformation: Invest für niedrigere Lärm- und CO₂-Emissionen“

Zu dem Thema Flottentransformation: Im Moment trägt nichts mehr zu einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes bei wie eine moderne Flotte. Das ist etwas, was die Lufthansa trotz einer Krise, wie es sie zuvor noch nicht gegeben hat, unter allergrößten finanziellen Anstrengungen unternimmt. Ich darf verraten, dass wir die Investitionsprogramme leicht in die Zukunft verschoben haben, da es im Moment schlichtweg nicht möglich ist, in dem bisher geplanten Umfang zu investieren. Nichtsdestotrotz hat es ein solches Investitionsprogramm in der Geschichte der Deutschen Lufthansa noch nie gegeben.

Wir phasen in insgesamt neun verschiedene Flugzeugmuster aus und werden in wenigen Jahren sowohl auf Interkont als auch auf Kont einen Anteil an neuester Technologie von über 50 % haben. Insbesondere der Anteil der 4-Strahler – auch das klang eben durch – wird auf ungefähr 10 % unseres Angebots reduziert. Am Ende des Tages wird in unserem Flugzeugpark als einziger 4-Strahler nur noch die Boeing 747 800 fliegen. Die Reduzierungen des CO₂-Ausstoßes sind mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln im Moment an keiner anderen Stelle so signifikant umsetzbar wie bei der Erneuerung der Flotte.

Folie: „CO₂-Reduktionspfad: Flotte, Ops-Effizienz sowie SAF als zentrale Hebel“

Wenn ich von CO₂ spreche: Natürlich gibt es für die Lufthansa einen sehr konkreten CO₂-Reduktionspfad, den wir uns monatlich anschauen. Er sieht folgendermaßen aus: Wir glauben, bis zum Jahr 2030 eine Reduktion um 32 % über Flottenerneuerung, Ops-Effizienz und SAF-Beimischung hinzubekommen.

Da es vorhin eine Rolle spielte, darf ich an dieser Stelle vielleicht etwas zu dem Thema Ops-Effizienz sagen: Herr Prof. Rupprecht sprach von dem Projekt „SESAR“, bei dem es um die Neuorganisation des Air Traffic Managements auf der europäischen Ebene geht. Da geht viel mehr. Wenn man das unter die Lupe nimmt – ich habe dort wahrscheinlich an vielen Dutzend Meetings teilgenommen –, stellt man fest, dass das für Europa wirklich kein Ruhmesblatt ist; denn es geht einfach nicht voran. Trotzdem geben wir nicht auf. Wir glauben an die Macht des Faktischen und

vor allen Dingen an die dringende Notwendigkeit, auch in diesem Bereich die Dinge effizienter zu gestalten.

Vielleicht eine ganz interessante Hintergrundinformation, da vorhin die Rede davon war, dass wir schon heute Windsysteme auf dem Nordatlantik nutzen, um Flugwege und Trajektorien optimal zu gestalten: Ja, das stimmt. Auf der anderen Seite verlieren wir beim Anflug und beim Abflug wieder sehr viel von dem, was wir durch Großkreisfliegerei und das Ausnutzen von Rückenwind machbar gemacht haben. Außerdem wird in der Klimaforschung immer deutlicher – die Spatzen pfeifen es von den Dächern –, dass das möglichst hohe Fliegen und das Fliegen von A nach B auf der aller kürzesten Strecke klimatechnisch nicht immer das Optimum sind, sondern dass es, vielleicht nicht beim CO₂, aber bei anderen Schadstoffen, auch eine Rolle spielt, wo und in welchem Environment dieser Schadstoff ausgebracht wird. Es gibt eine Menge Thesen, die lauten, dass es vielleicht besser ist, einen Umweg zu fliegen – möglicherweise sogar in niedrigeren Flughöhen als in 13 km Höhe –, um sich in einer anderen Wettersituation zu befinden.

Da wird sich viel tun. Aber die Voraussetzung dafür, dass man an der Stelle nachher tatsächlich flexibel ist, ist ein Air Traffic Management in Europa, das diese Flexibilität auch darstellen kann. Das darf ich Ihnen sagen, und ich darf auch sagen, dass ich wirklich weiß, wovon ich rede. Davon sind wir leider sehr weit entfernt.

Zurück zu dem CO₂-Reduktionspfad: Das Thema „Ops-Effizienz und Air Traffic Management“ ist hier ein Punkt unter anderen. Wir glauben, dass über eine Kompensation – Corsia und Freiwillige Kompensation – weitere 25 % einsparbar sind. Daher ist das von uns proklamierte Ziel, den CO₂-Pfad, bezogen auf die Basis von 2019, bis zum Jahr 2030 um 50 % zu reduzieren, aus unserer heutigen Sicht realistisch. Sie sehen aber auch, dass sich die Flottenerneuerung – hier reden wir von Hunderten von Milliarden Euro, die investiert werden müssen – nicht alleine stemmen lässt.

Ich bedanke mich sehr herzlich für die Aufmerksamkeit. Ich bin gespannt auf die Diskussion. Die Lufthansa Group übernimmt und lebt Verantwortung. Ich glaube, es ist wichtig, dass wir alle miteinander – Regulatorik, Politik, Luftverkehrswirtschaft inklusive Flughäfen – diese Verantwortung wahrnehmen. Ich freue mich auf Ihre Fragen.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Froese. Bleiben Sie gerne vorne stehen. Herrn Prümm habe ich auch im Blick. Ich habe schon Wortmeldungen notiert: Herr Grumbach, Herr Gagel, Frau Prof. Lenz. Katy Walter hat auch auf den Knopf gedrückt. Ansonsten blicke ich aufmerksam in die Runde und gebe als Erstes Herrn Grumbach das Wort.

Abg. **Gernot Grumbach:** Ich habe zwei Fragen zum Thema Intermodalität. Herr Dr. Prümm, sind über das, was Sie gerade beschreiben, noch weitere Ziel- oder Startorte im Plan? Ich merke, Saarbrücken ist nicht drauf, weil die Bahnverbindungen schwierig sind, wie ich weiß. Gibt es mit der Deutschen Bahn einen Versuch?

Obwohl ich weiß, dass die SNCF zum Beispiel eine sehr nationalistische Strategie fährt, frage ich, ob es die Idee gibt, in bestimmten Randbereichen zu Frankreich und Belgien zu sagen: „Eigentlich könnten wir das bei uns anhängen.“?

Der nächste Punkt ist eher unkonventionell. Wenn man sich Europa auf der Karte anschaut, kommt man auf die Idee, dass es eine rationale Strategie wäre, den Wettbewerb durch eine Kooperation der drei großen Kontinentalhubs durch Absprachen zu begrenzen. Man könnte sagen, wir nehmen Frankfurt, Paris und Amsterdam und versuchen, die Zubringer so zu organisieren, dass der Staubsauger immer das Umfeld abgreift und wir so eine Minimierung der Zubringerstrecken hätten. Ich weiß, das ist ein bisschen unkonventionell, aber dann wäre es ein Wettbewerb zwischen Zentraleuropa und Istanbul, Dubai oder was auch immer und nicht auch noch die einzelnen in Zentraleuropa gegeneinander.

Herr **Dr. Prümm**: Wir sind offen für alle möglichen Ziele. Ich hatte gesagt, man muss sich anschauen, was die Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsträger sind. Der große Vorteil der Bahn ist natürlich ihre Präsenz in der Fläche.

Ja, wir sind offen, weitere Ziele anzubinden. Das entscheiden nicht wir, sondern das entscheidet am Ende des Tages die Deutsche Bahn. Das ist für mich der Schlüssel.

Grenzüberschreitend. Am Ende des Tages entscheiden ja die Menschen, welches Verkehrsmittel sie wählen. Das wird auch bei uns so bleiben. Das heißt, Bahn und wir – Flughafen bzw. Lufthansa – müssen es schaffen, ein so attraktives Angebot auf die Beine zu stellen, dass sie sagen, jawohl das ist eine echte Alternative für den Kurzstreckenflug. Wenn das nicht gelingt, sondern wir nur viele Sonntagsreden halten, wird am Ende des Tages keiner umsteigen. Infrastruktur gehört dazu. Dazu haben wir beide Bilder dargestellt. Es gehören aber auch das ganze Thema „Service, Verknüpfung der Angebote“ und die Regulatorik dazu. Auch da brauchen wir am Ende des Tages Unterstützung.

Was ist mit einer Haftung, wenn ein Zug verspätet ankommt und der Flug weg ist etc.? Das ist heute nicht geregelt. Was ist mit dem ganzen Thema Gepäcksicherheit? Aus meiner Sicht muss es möglich sein, so was wie eine Luftsicherheitskontrolle am Bahnhof zu machen und zumindest das Gepäck zu durchleuchten. Dazu gibt es heute keine Regeln. All das steht im Weg. Da haben wir viel Nachholbedarf. Am Ende des Tages kann es gelingen. Da bin ich mir sicher.

Der zweite Teil der Frage bezog sich auf grenzüberschreitende Angebote. Wir haben Angebote nach Amsterdam. Es gibt sehr gute Zugverbindungen von Frankfurt, die von einzelnen Airlines genutzt werden, um Zubringer nach Frankfurt zu bringen. Aber das steckt in den Kinderschuhen. Wir können dort mehr machen.

Wettbewerb zu beschränken ist ein spannendes Thema. Ich muss ganz klar sagen, im Moment sind die Vorzeichen einer EU-Kommission gänzlich in eine andere Richtung gestellt. Das Mantra heißt dort: mehr Wettbewerb, weil Wettbewerb den Kunden nützt. Ich sage nicht, dass man in

eine andere Richtung gehen sollte, aber die Punkte, die Sie angesprochen haben, sind durchaus valide. Man muss die Dinge miteinander verknüpfen. Wenn ich nun mal das Ziel habe, Mobilität klimaschonender, klimaneutral zu organisieren, dann muss man auch, so meine ich, darüber nachdenken, wie man die heutigen Verkehrsträger und -ströme organisiert, die zum Beispiel im Wettbewerb stehen. Klar, Wettbewerb führt auf der einen Seite zu einer gewissen Effizienz beim Preis. Auf der anderen Seite wissen wir aber auch, Wettbewerb neigt immer dazu, mehr Angebot ins Schaufenster zu stellen als tatsächlich erforderlich ist. Darüber, wo da der richtige Mittelweg ist, sollten wir vielleicht länger nachdenken als heute Zeit ist. Aber Potenzial ist vorhanden.

Herr **Froese**: Zwei Sätze dazu. Die Aussage mit dem Potenzial unterstreiche ich. Aber ich kenne auch die Diskussionen, die wir zum Beispiel mit den Franzosen darüber haben, woher wir Luftverkehr lenken. Da sind wir in einer völlig anderen Größenordnung als Sie ansprechen, und schon da ist Einigung fast unmöglich. Ja, wie Sie sagen, das macht Sinn. Aber die politische Realität sieht, glaube ich, gänzlich anders aus.

Ich habe es kurz gezeigt; ich weiß nicht, ob Sie es gesehen haben. Paris und London sind sehr starke Catchments mit sehr, sehr viel mehr Leben aus dem Verkehr, der unmittelbar in Paris bzw. im Londoner Umfeld entsteht. Drei- oder viermal so groß wie wir. Was Zubringerverkehre betrifft, sind wir schon einzigartig und messen uns eigentlich mehr mit den Kollegen am Bosphorus.

Abg. **Klaus Gagel**: Ich habe drei Fragen, die sich an Sie beide richten. Herr Froese, Sie hatten eben gesagt – ich zitiere Sie jetzt mal –, und das passt zu dem letzten Bild, was noch gezeigt wird: Es ist verantwortbar, zu fliegen. Lufthansa übernimmt Verantwortung.

Man hört raus, dass Sie ein bisschen auf den derzeitigen Zeitgeist anspielen wollen, der gesellschaftlich von einer gewissen Art des moralischen Drucks geprägt ist: Ich muss das Klima schützen, ich muss mich nachhaltig bewegen usw. usf. – Sehen Sie das bei Ihren internationalen Kunden ganz genauso, oder ist das in erster Linie ein nationales Phänomen?

Die zweite Frage richtet sich auch an Sie beide. Sie können sich überlegen, wer antworten will. Es ist immer die Rede von Transformation. Es ist ganz klar, dass wir bei diesen Herausforderungen vor einer wirklichen Transformation stehen, wenn sie wirklich umgesetzt werden soll, was Digitalisierung und Klimaschutz betrifft. Ich beziehe mich jetzt mal in erster Linie auf den Klimaschutz. Wir sehen in der EU, dass über dieses Argument Klimaschutz ein riesengroßer planwirtschaftlicher Eingriff vorgenommen wird. Planwirtschaft ist etwas anderes als wir das aus der Historie heraus kennen, wo Veränderungen und Transformation viel stärker marktgetrieben waren. Dieser planwirtschaftliche Eingriff: „das müsst ihr jetzt so und so machen, und bis dahin muss das und das gemacht werden“, verpflichtet Sie natürlich auch.

Damit leite ich zu dem Hauptpunkt über. Ich habe tatsächlich Angst um Sie beide, wenn ich das sehe. Wenn Sie erzählen, dass „Fit for 55“ bis 2030 6 bis 7 Milliarden € und bis 2035 sogar 15 bis

20 Milliarden € kosten soll. Das entspricht im Grunde genommen dem Lufthansagewinn. Da habe ich tatsächlich Angst, ob wir 2035 noch den Standort hier in Frankfurt mit Ihnen beiden haben werden, den wir heute haben. Ich habe mir vorhin aufgeschrieben, bis 2035 würde „Fit for 55“ nur bedeuten, dass wir 25 % Beimischung beim Kerosin haben. Das ist vergleichsweise wenig. Wenn man sich dann die weitere Entwicklung vorstellt, müsste man wirklich dahingehend Angst haben, dass, wenn wir diese Politik in Europa in der vollen Konsequenz durchstehen, die Hubs in 20 Jahren außerhalb der EU sind. Ich habe Angst um Sie beide. Können Sie diese Angst nachvollziehen?

Herr **Froese**: Ich bedanke mich sehr für die Sorge. Ich fange mit der ersten Frage an, die Sie gestellt haben. Sie sprachen von moralischem Zeitgeist. Ich persönlich glaube nicht, dass es ein Zeitgeist ist. Alles entwickelt sich in Wellen. Vielleicht auch dieses Thema. Aber geht das wieder weg? Ich persönlich bin ganz fest davon überzeugt, das ist ganz bestimmt nicht so. Es kann gut sein, dass es über die Zeit noch determinierender wird.

Sind es die Kontinentalpassagiere oder sogar innerdeutschen Passagiere, die nachfragen: „Wie haltet ihr es mit der Verantwortung?“, oder sind es die internationalen? Ich will mal eine ganz andere Kategorie bringen, nämlich die – und das ist mit die beste Klientel, die wir haben – der Berater, die mit uns durch die ganze Welt fliegen. Das ist nicht nur Kontinental- und Interkontinentalverkehr. Aus dieser Branche kommt extrem stark die Frage: Wie könnt ihr uns helfen, damit ich als Berater, der mit euch fliegt, individuell meinen CO₂-Fußabdruck verringere? – Warum ist das so? Weil auch große Beratungsunternehmen bezüglich der CO₂-Exposition auskunftspflichtig sind, und ein Beratungsunternehmen natürlich nicht viel CO₂-Ausstoß hat, außer den Reisen seiner Berater. Darum dieser Druck.

Das ist nur ein Beispiel. Ich bin gar nicht bei den 20- bis 30-Jährigen, die wirklich eine Antwort darauf haben wollen. Vielleicht ist es der typische 55-Jährige, wie ich es vielleicht bin, vielleicht weniger.

Ich habe nicht gesagt, dass alles von heute auf morgen zu 100 % bricht, sondern es ist etwas Neues. Vielleicht muss man nicht sagen, dass das Neue das Alte ablöst, aber es kommt dazu. Es wird immer Leute geben, die es toll finden, mit dem Porsche zum Flugzeug gefahren zu werden. Aber es kommen eben auch immer mehr, die fragen: Wie bin ich vorne? Wie bin ich smart? Wie kann ich auch im Bereich des Fliegens verantwortlich agieren? – Es geht also nicht um die Ablösung durch etwas Neues, sondern es kommt etwas Neues dazu.

Herr **Dr. Prümm**: Zur zweiten Frage. Ich glaube, wir führen da zum Teil Diskussionen, die überholt sind. Sie haben Planwirtschaft und Marktwirtschaft angesprochen. Das sind für mich nicht mehr die Kategorien. Wenn wir sagen, es ist die Verantwortung, Mobilität klimaschonender zu organisieren, dann wird das im ersten Schritt, das hatten wir beide dargestellt, nicht ohne staatliche Regulierung gelingen, weil, und auch das ist deutlich geworden, die Alternativen im Vergleich

zu dem Verbrennen von fossilen Kraftstoffen einfach viel teurer sind. Das heißt, ich brauche einen staatlichen Impuls, um die Maschinerie in Gang zu setzen. Dann muss aber die Marktwirtschaft funktionieren. Ich sehe das nicht so, dass wir von einer Marktwirtschaft in eine Planwirtschaft gehen oder wie auch immer. Ich glaube, wir müssen diese Dinge viel flexibler denken als in der Vergangenheit.

In dem Sinne verstehen wir auch „Fit for 55“, nämlich als staatlichen Impuls, der versucht, eine marktwirtschaftliche Maschinerie in Gang zu setzen. Im Grunde unterstützen wir dies, weil wir sagen, das ist genau der richtige Weg. Uns schrecken auch nicht die hohen Zahlen – wenn sie alle bezahlen müssen. Wir trauen uns aus unserer Stärke und Marktposition, aus dem, was schon an Infrastruktur, an Erfahrung, an Motivation und Leidenschaft unserer Mitarbeiter da ist zu, in diesem Wettbewerb zu bestehen. Wir sagen aber, es kann nicht sein, dass nur wir das zahlen. Dann gehen wir unter; dann wäre Ihre Sorge berechtigt. Von daher: Wenn Regulierung, die erforderlich ist, dann so, dass sie wettbewerbsneutral ausgestaltet wird.

Das gelingt. Es kann gelingen. Staatliche Einflussnahme kann gelingen. Wir gehen davon aus, dass diese Beträge kommen und vielleicht sogar noch höher sind. Wir sagen, das schockt uns nicht. Fliegen wird wieder teurer werden. Davon gehen wir alle aus. Wir werden uns in dieser neuen Welt bewegen müssen. Wir sind zuversichtlich. Wenn die Rahmenbedingungen gleich sind, gewinnen wir den Wettbewerb, gehen gestärkt da raus und müssen keine Angst haben.

Herr **Froese**: Für mich ist Planwirtschaft eher etwas, was Mengen festlegt. Da hätten wir nicht genau die gleiche Begrifflichkeit. Ansonsten bin ich – sehen Sie es mir nach – totaler Kulturoptimist, Mensch-Optimist. Ich glaube sehr, sehr stark daran, dass es uns gelingen wird, Effizienzen zu verbessern, – auch bei der Herstellung von Sustainable Aviation Fuel, insbesondere, wenn dann Märkte entstehen, Wettbewerb entsteht. Er muss entstehen, weil, wie wir beide fordern, Quoten existieren. Ich glaube, dass wir dort lernen werden. Ich glaube, dass wir dort lernen werden. Aber, und da bin ich bei Ihnen allen, wenn wir das nicht richtig machen, dann wird etwas auf der Strecke bleiben. Da muss man sehr, sehr intensiv schauen. Wir müssen uns klarmachen, was es eigentlich bedeuten, wenn wir SAF in dieser Menge produzieren wollen.

Herr Prof. Rupprecht, Sie sprachen an, wie viel Energie man dazu braucht. Diese alternative Energie wird in Zentral- und Mitteleuropa in dieser Menge nicht zur Verfügung stehen. Aber wo steht sie zur Verfügung? Dann ist man sehr, sehr schnell – das brauche ich Ihnen als Politiker nicht zu sagen – bei ganz anderen Fragestellungen und ganz anderen neuen Abhängigkeiten oder notwendigen Kooperationen, die sich ergeben. Diese Menge an alternativen Energien wird hier in Zentral- und Mitteleuropa nicht zu produzieren sein. Da sind große Umbrüche im Gange, die meines Erachtens kommen werden. Sie müssen richtig gesteuert werden, und dazu muss man Verantwortung übernehmen.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz**: Angesichts dieser beiden superspannenden Vorträge hätte ich eine Menge Fragen. Ich möchte mich auf zwei beschränken: Sie reden immer von der Verantwortung, die hier ins Spiel kommt. Mich interessiert, wie viel Prozent der Passagiere eigentlich freiwillig ihren Flug kompensieren.

Wir sind hier bei der Enquetekommission des Hessischen Landtags. Es geht um diesen Standort Frankfurt und um die Frage, was an diesem Standort Frankfurt bzw. aus dem Land Hessen heraus getan werden kann, um den Flughafen, aber auch die Fliegerei über Frankfurt zu stärken. Dieser Punkt der Intermodalität erscheint mir ganz besonders überlegenswert. Gibt es etwas, was aus dem Land heraus getan werden kann, um dieses Thema Intermodalität vor allem auf die Bahn bezogen noch zu verbessern? Was sind aus Ihrer Sicht, und da schaue ich eher in Richtung Lufthansa, die Passagiere von morgen? Sie haben darauf hingewiesen, dass der Anteil der Geschäftsreisenden zurückgeht, während Privatreisen zunehmen. Auf allen Bildern sehe ich diese schicken Singles, egal, ob männlich oder weiblich, die immer noch durch die Gegend jetten. Gibt es im Hinblick darauf, welche Bevölkerungsgruppen das Flugzeug in Zukunft gerade für Urlaubsreisen oder für Verwandtenbesuche nutzen, eine Verschiebung zum Beispiel zu Familien? Erwarten Sie das?

Herr **Froese**: Ich fange mit Ihrer ersten Frage an, wie viele Passagiere freiwillig kompensieren. Sie wissen wahrscheinlich, es sind noch viel zu wenige. Das liegt im einstelligen Prozentbereich. Es sind viel, viel, viel zu wenig. Wir kompensieren als Unternehmen alle unsere Dienstreisen. Jeder Lufthansamitarbeiter ist selbstverständlich aufgefordert, und zwar dringend aufgefordert, seine persönlichen privaten Reisen zu kompensieren. Aber ob wir in dieser Logik, mit dieser Methodik und übrigens auch mit dieser IT, wenn man ganz ehrlich ist, schon da sind, wo wir hinwollen, weiß ich nicht.

Ihre nächste Frage war: Wer sind die Kunden der Zukunft? – Es sind auf jeden Fall die Kunden, denen Sie das, glaube ich, nicht mehr so ansehen wie bisher. Darum glaube ich, dass diese Bilder, die Sie gerade sehr eindrucksvoll beschrieben haben, auf der Werbung in Zukunft so nicht mehr auftauchen werden. Es wird den typischen Gast in seiner Äußerlichkeit nicht mehr geben. Der typische Gast ist hier anders. Ich habe in den ersten Bildern versucht, auszudrücken: ich bin vorne, ich bin smart, ich kann mit dem Begriff der Verantwortlichkeit umgehen. – Das hat ganz, ganz viel mit IT zu tun: Wie gut gelingt es uns, meine Gesamtreise über das Smartphone zu steuern? Vorher geht es um Buchungen usw. usf. Das wird eine ganz, ganz große Rolle spielen.

Wir diskutieren, wenn ich das mal etwas flapsig sagen darf, und das hatten wir so in der Lufthansageschichte noch nie: Sollen wir nicht zwei Flugzeuge weniger bestellen und das ganze Geld in die IT stecken? – Das wird in Zukunft einen großen Unterschied machen. Sind wir da schon Weltklasse? Ich glaube, wir sind vorne, aber Weltklasse sind wir, ehrlich gesagt, noch nicht ganz.

Ein letztes Kriterium: Wer sind die Gäste der Zukunft? Wir glauben, dass wahrscheinlich insbesondere der Individualreisende oder der touristisch ambitionierte Reisende einen deutlich größere

ren Anteil an unserem klassischen Segment haben wird als bisher. Das ist weniger der Geschäftsreisende. Natürlich kommt der wieder. Aber werden „Zoom“ und „Teams“ überhaupt keine Rolle mehr spielen? Wir haben alle die Erfahrung gemacht, es ist kein hundertprozentiger Ersatz, aber es wird weiter eine Rolle spielen.

Da geht etwas zurück und Touristik kommt mehr nach vorne, übrigens Touristik auch im hochwertigen Bereich: Ich bin bereit, dafür etwas zu bezahlen. – Das mag aktuell ein Nachholeffekt sein, weil sehr viel Geld da ist. Aber Touristik entwickelt sich stark nach vorne.

Herr **Dr. Prümm**: Sie hatten gefragt, Frau Prof. Lenz: Was kann der Hessische Landtag, was kann Hessen dazu beitragen, dass die Veränderungen gelingen und der Standort gestärkt wird? – Es gibt zwei Ansatzpunkte. Ich glaube, es ist deutlich geworden, dass die wesentlichen Rahmenbedingungen, wie Luftverkehr in Europa stattfindet, nicht in Hessen definiert werden, sondern auf nationaler oder supranationaler Ebene. Aber Sie können natürlich Einfluss nehmen. Deswegen ist der erste Punkt, Einfluss darauf zu nehmen, dass die Weichen dort richtig gestellt werden. Das ist mit Abstand der wichtigste Punkt. Wir können uns hier abstrampeln, aber wenn die Rahmenbedingungen falsch gesteckt sind, dann werden wir nicht gewinnen können. Wenn die Rahmenbedingungen umgekehrt gut sind, haben wir die besten Möglichkeiten, am Ende als Gewinner vom Platz zu gehen.

Was können Sie tun? Ich würde das unter „vernetztere Mobilität ermöglichen“ zusammenfassen. Dazu gibt es zwei, drei Ansatzpunkte. Wir denken Mobilität noch viel zu häufig – auch wir als Fraport – aus einer Infrastrukturperspektive nach dem Motto: Wenn die Infrastruktur da ist, werden die Leute sie nutzen. Das ist nicht mehr so. Man muss Mobilität heute viel vernetzter denken. Dazu gehört IT, dazu gehört Passagierkomfort. Der Punkt ist, das als Politik, als Verwaltung zu ermöglichen. Wir denken Mobilität viel zu stark im Sinne von einzelnen Verkehrsträgern: Hier ist das Auto und da ist die Schiene. – Am Ende des Tages ist es der neuen Generation ein Stück weit egal. Die wollen von A nach B und sagen: Dafür nutze ich mal den Verkehrsträger und hier jenen. – Ich glaube, dass Politik und Verwaltung in Summe dort noch mehr ermöglichen können, um diese Dinge zusammenzuführen.

Ich habe jetzt über eine gute Initiative auf Bundesebene gelesen. Es wird darüber nachgedacht, die Strukturen in den Ministerien zu verändern. Im Verkehrsministerium ist die Struktur, wie hier, noch ganz klassisch: Straße, Flughafen, Schiene. – Ich glaube, wir müssen viel stärker horizontal denken und sagen: Was ist kleinräumige Mobilität? Wie wollen wir die ermöglichen? Was ist darüber hinausgehend mittelgroße Mobilität, und wie kann Politik durch Angebote den Prozess, der in der Gesellschaft vorhanden ist – Klaus Froese hat es angesprochen – bestmöglich unterstützen?

Abg. **Katy Walther:** Herr Prümm, ich habe eine Frage zum Terminal 3. Sie haben beschrieben, dass es dort einen viel besseren Service gibt usw. Ich habe eine Frage zum künftigen Wachstumszahlen, zu Problemen durch Corona, die Sie geschildert haben, und dazu, wie sich der Markt verändern wird. Sind Sie nach wie vor davon überzeugt, dass das Terminal 3 mit diesen Ausbauzahlen kommen muss, wie Sie das vor Corona immer hergeleitet haben, oder kommen wir als Zukunftsszenario irgendwann mal dahin, dass wir das T 3 als das modernste Terminal nutzen und dafür von dem anderen etwas weglassen können?

(Zuruf)

– Rückbau wäre eine Möglichkeit, ja.

Das ist eine ganz offene Frage zu Ihren Prognosen.

Herr Froese, Sie haben Kunden, die sich klimaneutral verhalten wollen, die sich smart verhalten wollen. Wie passt das zu diesen Billigangeboten von Eurowings, die neu gekommen sind?

Die Flottenumrüstung ist verschoben worden. Wie wirkt sich das auf das Ziel des CO₂-Index 50 aus? Wo genau haben Sie das in Ihrer Prognose hingeschoben, und ändert sich dadurch das Ziel, oder ist das Ziel gleich und man hat es nur innerhalb anders austariert?

Herr **Froese:** Ich fange mit dem letzten Punkt, der Verzögerung in der Auslieferung der Flugzeuge 787 und 777 an. Man muss nur die Zeitung aufschlagen. Zwei dieser New Technology-Flugzeugmuster, die wir brauchen, sind bei Boeing schlichtweg nicht fertig bzw. können nicht ausgeliefert werden. Das hat auch sehr, sehr viel mit den Lieferketten der Flugzeughersteller zu tun. An unseren Zielen ändert sich dadurch gar nichts. Es hörte sich an, als ob wir ganze Pakete nehmen, und das machen wir jetzt alles erst in zehn Jahren. Nein, insbesondere bei 777 und 787 ist das jetzt ein Jahr nach hinten geschoben worden.

Zum Thema smart: Am Preis kommen wir trotzdem nicht drumherum. Darüber haben wir bisher wenig gesprochen. Wenn es erlaubt ist, diese berühmten Tickets für 9,99 € anzubieten, dann setzt das natürlich den Konkurrenten unglaublich unter Druck. Bei uns können Sie keine Tickets für 9,99 € kaufen. Trotzdem nehmen wir am Preiswettbewerb teil.

Ich sagte, der Kunde will was Smartes. Sie haben gesehen, von wie vielen Millionen Kunden wir sprechen. Die sind nicht alle gleich. Wir wissen, welche Rolle der Wettbewerb und der Preis spielen. Bei 40 bis 50 % unserer Gäste ist das die dominierende Determinante für ihre Kaufentscheidung. Das war früher ganz anders. Das ist nicht weg. Aber es kommt eben das andere dazu. Bei der großen Menge ist diese gedankliche Herausforderung, diese Differenzierung hinzukriegen und dieses Sowohl-als-auch – – Aber der Preis spielt leider immer noch eine überragende Rolle.

Herr **Dr. Prümm**: Frau Walther, Sie haben nach dem Terminal 3 gefragt. Ja, wir werden das Terminal 3 brauchen, weil die Nachfrage da ist. Sie haben aber auch recht, wir bauen das Terminal nicht für die Jahre 2027, 2028, 2030, sondern für eine Zukunft.

Ein Stück weit habe ich die Intention Ihrer Frage: „Was macht ihr dann mit den restlichen Terminals?“ beantwortet. Terminal 3 wird ein modernes Terminal sein. Wir haben ein Terminal 1, was zwar aus den 70er-Jahren stammt, aber permanent erweitert und modernisiert wurde, und wir haben ein Terminal 2, was aus den 90er-Jahren stammt.

Natürlich werden die Passagierzahlen in Frankfurt mit der Eröffnung des Terminals 3 nicht sprunghaft ansteigen, sondern wir werden in den ersten Jahren ein Stück weit Überkapazitäten an Terminals auf dem Papier haben. Das wird in Frankfurt zum allerersten Mal in der Geschichte des Flughafens der Fall sein. Vorher waren wir immer hinter der Welle, das heißt, wir haben dem Bedarf hinterhergebaut. Jetzt sind wir zum ersten Mal vor der Welle, und das gibt uns ganz viele Möglichkeiten, die wir nutzen werden. Ich bin der festen Überzeugung, wir werden auf lange Sicht alle Terminalkapazitäten brauchen, nicht aber am ersten Tag. Das heißt, wir werden genau überlegen müssen: Was brauchen wir? Wie organisieren wir das Zusammenspiel der Terminals? Wo nutze ich das Potenzial, was ich dann habe, zum Beispiel für eine komplett energetische Sanierung? Das kann ich heute gar nicht, weil ich 365 Tage Betrieb in diesen Terminals haben. Ich kann bestimmte Dinge dort nicht anfassen. Das T 3 brauchen wir auf lange Sicht. Kurzfristig gibt uns das T 3 die Möglichkeit, unsere Terminalarchitekturen neu zu denken und Potenziale zum Beispiel aus einer Sanierung zu nutzen.

Herr **Froese**: Absolut in line mit dem, was Fluggesellschaften wollen. Vielleicht haben wir zehn zehn Jahren noch so viele Passagiere wie möglich auf einer bestimmten Fläche gedacht, weil es sich rechnet. Aber das machen die Kunden nicht mehr mit. Auch das gehört zum Thema smart. Ich will mit einem anderen Gefühl umsteigen, und ich will übrigens auch nicht in der Minimum-Connecting-Time, wie wir das nennen, umsteigen: immer nur Hast, und die Leute kommen schweißgebadet ins Flugzeug. Die ganzen Reservierungssysteme geben nur noch nicht her, dass der Gast das gar nicht mehr will. Der will am Flughafen sein, der will ein bisschen Raum, der will dort einkaufen und sich wohlfühlen. Ob er eine Stunde später am Urlaubsort ankommt oder nicht, ist ihm völlig egal. Das sind schleichende Veränderungen, die wir wahrnehmen müssen. Mehr Terminalkapazität ist natürlich gut.

Abg. **Dr. Stefan Naas**: Herzlichen Dank für die beiden wirklich exzellenten Vorträge. Herr Froese, ich teile Ihren Kulturoptimismus. Deswegen verliere ich auch nicht die Hoffnung, dass das Essen bei der Lufthansa irgendwann wieder besser wird, zumindest so gut wie in meiner Jugend. Ich habe es deutlich besser in Erinnerung. Sie haben die 70er- und 80er-Jahre ja auch angesprochen.

Ich habe eine Kleinigkeit, weil Kollege Dr. Prümm das angesprochen hat. Es geht um die Einflussnahme auf anderer Ebene. Ist nicht gerade die nationale Luftverkehrssteuer relativ ungleich, wenn Sie den Erster-Klasse-Passagier oder den Business-Class-Passagier einrechnen, der genauso, wie die Holzklasse hinten, pro Sitz bezahlt, aber erheblich mehr an Kapazitäten verbraucht, weil er einfach mehr Platz in Anspruch nimmt? Wäre es nicht gerechter, eine Anpassung vorzunehmen? Sie haben das Bild gebracht: Mit dem Porsche zum Flugzeug. Wird das nicht konterkariert?

Herr Dr. Prümm, wir haben in der Vergangenheit erlebt, dass sich die Fraport stark dafür eingesetzt hat, dass auf ihrem Gebiet, in ihren Hallen und Terminals, auch die Sicherheitskontrolle in ihre Hände gelegt wird. Ich glaube, das war ein gemeinsames Projekt mit dem Landtag. Das hat die Fraport geschafft. Das ist sehr gut. Wir haben den Komfort und Sicherheitskontrollen im Rahmen des Komforts angesprochen. Gibt es noch weitere Punkte, die man verbessern kann? Das ist das Thema von Frau Prof. Lenz. Gibt es hessische Gestaltungsmöglichkeiten am Flughafen? Gäbe es da noch irgendetwas, wo wir als Landtag nachsteuern können, also ein zweites gutes Projekt, das der Fraport hilft?

Herr **Froese**: Ich fange mit dem Wichtigsten an, dem Essen.

(Zuruf)

– Ich habe das voll verstanden. Das wird wieder so, wie Sie sich das wünschen, aber es wird auch an der Stelle anders. Ein Back-to-Normal wird es an der Stelle nicht mehr geben, aber Sie sprechen etwas anderes an, nämlich das Thema Qualität. Da haben wir Wiedergeburtsschmerzen nach dem Start-up der Airlines zusammen mit unserem Cateringbetrieb. Aber ich kann Ihnen versichern. Das hat Vorstandsattention mit höchstem Druck, und zwar wöchentlich. Das kriegen wir in wenigen Wochen wieder gefixt.

Zum Thema Luftverkehrssteuer und First-Class-Passagier: Ja, da kann man drüber nachdenken. Mit der Luftverkehrssteuer tun wir uns grundsätzlich schwer. Wir würden uns weniger schwer damit tun, wenn die Luftverkehrssteuer für den Luftverkehr verwendet würde. Das ist nach allem, was ich weiß, nicht der Fall. Das ist das Erste, was mir zum Thema Luftverkehrssteuer einfällt. Ich bin kein Jurist. Ich weiß nicht, ob es rechtlich möglich wäre, das unterschiedlich zu machen. Aber der Raumverbrauch und damit auch der Verbrauch von anderem ist klar: Je luxuriöser ich das Produkt buche, umso mehr wird bezahlt.

Herr **Dr. Prümm**: Noch eine Ergänzung, um was Positives zu nennen: Das ist ein gutes Beispiel dafür, wie es gelingt, ein Instrument wettbewerbsneutral auszugestalten; denn der Umsteiger ist ja raus. Die Luftverkehrserver vereinnahmt endzielbezogen, egal, wo ich umsteige, ob innerhalb der EU oder außerhalb. Auch deshalb hat es uns gewundert, dass die Europäische Union da gänzlich andere Wege beschreitet. Aber es bleibt bei dem, was Klaus Froese sagte. Uns ärgert,

dass hier Geld aus dem System gezogen wird, was man eigentlich verwenden müsste, um das System besser zu machen. Um mal Größenordnungen zu nennen: Das, was der deutsche Staat jedes Jahr aus dem Luftverkehr herauszieht, könnte man dazu verwenden, den gesamten innerdeutschen Luftverkehr klimaneutral auszugestalten, wenn man nämlich das kompensiert, was die Zusatzkosten an SAF sind – das ist nur ein Gedankenspiel – und zeigen, wie viel auch heute schon möglich ist.

Sie hatten nach Sicherheitskontrollen angesprochen. Das ist für unseren Standort ein riesengroßer Schritt. Vielen Dank an alle, die dort mitgewirkt haben. Ich weiß, das war eine fraktionsübergreifende Vereinbarung. Bislang ist es so, dass die Luftsicherheitskontrollen bei uns in Frankfurt in Verantwortung der Bundespolizei sind. Ab 01.01. des nächsten Jahres gehen sie in die Verantwortung der Fraport über. Das heißt, wir werden die dann organisieren und sind in enger Zusammenarbeit mit der Bundespolizei dabei, die Vorbereitungen abzuschließen. Ich kann Ihnen heute schon versprechen, sie werden andere Luftsicherheitskontrollen in Frankfurt erleben: moderner, effizienter, viel komfortabler für den Passagier, mit neuester Technologie. Das wird auch schon im Jahr 2023 kommen. Nicht auf einen Schlag, sondern Schritt für Schritt, aber wir gehen die richtigen Wege.

Sie haben gefragt, was es darüber hinaus noch an Projekt im Terminal gibt. Wir arbeiten an den ganzen Themen Biometrie. Wir arbeiten an der Verzahnung der einzelnen Prozesse. Da sind wir in enger Abstimmung mit der Bundespolizei und mit dem BMI. Wir gehen da auch gute erste Schritte. Ich glaube, da ist noch viel Potenzial für mehr, indem man die Dinge miteinander vernetzt. Wir haben bei der Bundespolizei an der Grenze das System EasyPASS, das völlig autonom läuft und nicht mit den restlichen Systemen des Flughafens vernetzt ist. Die Königsdisziplin wäre es, wenn wir es schaffen würden, einheitliche Systeme übergreifend über alle Prozessstellen – Check-in, Sicherheitskontrolle, Grenzkontrolle, Boarding – zu realisieren. Da stehen wir am Anfang. Wir haben Pläne. Wenn die so konkret sind, dass dadurch Handlungsbedarf entsteht, dann werden wir noch mal an Sie herantreten und um Unterstützung bitten.

Herr Froese: Noch mal eine Anleihe bei der Luftverkehrssteuer, weil von Ihnen wiederholt gefragt wurde: Wie kann man „Fit for 55“ anders ausgestalten, so dass es wettbewerbsneutraler wäre und das streckenbezogen zu kompensieren oder ETS-Systeme streckenbezogen zu organisieren, Beimischungsquoten streckenbezogen zu organisieren – streckenbezogen auf das, was der Gast fliegen will? Ich glaube, in diese Richtung muss man gehen, um mehr Wettbewerbsfähigkeit herzustellen. Das ist aber mehr für Menschen, die sich mit Regulatorik auskennen. Es geht um dieses Prinzip: Der Gast will von Barcelona nach Tokio. Wie kriege ich Abgaben so hin, dass sie von jedem Anbieter gezahlt werden müssen? Ein Teil wird am Ende wahrscheinlich doch vom Gast bezahlt. Das geht eben nur, wenn ich das streckenbezogen und unabhängig davon mache, wo zwischengelandet wird, bzw. aus welchem Staat der Transporteur kommt.

Abg. **Heiko Kasseckert**: Wenn ich es richtig sehe, sind Sie auf dem Sprung. Ich will trotzdem die Gelegenheit wahrnehmen, zwei, drei Bemerkungen und eine Frage anzuschließen. Zum einen glaube ich, es war für uns alle sehr gut, dass wir uns mal die Zeit genommen haben, uns über das Thema Luftverkehr in dieser Tiefe auszutauschen und die Hintergründe kennenzulernen. Ich kann Ihnen sagen, dass das in jedem Plenum mindestens einmal Thema ist, und wir parteiübergreifend die Bedeutung und Wertschätzung für diesen Flughafen, für den Standort Frankfurt haben. Alle sind daran interessiert, dass das auch in Zukunft so bleibt.

Sie haben heute gut die Gelegenheit genutzt, auf der einen Seite die Bedeutung noch einmal zu verdeutlichen, auf der anderen Seite aber auch Ihre Verantwortung darzustellen, wie Sie sich Luftverkehr in den nächsten Jahren vorstellen, und das nicht nur kurzfristig, sondern mit einer langfristigen Vision. Das war sehr beeindruckend. Schön, dass wir Zeit und Gelegenheit hatten, so intensiv darüber zu reden.

Regulatorik ist ein Punkt, der uns alle umtreibt. Sie haben es eben zum Schluss noch mal angesprochen. Wir müssen uns damit beschäftigen, wie wir auf Landesebene in Richtung Bund und EU aktiv werden können. Ich glaube, es ist zu wenig, zu sagen, irgendwie wird es die Lobbyarbeit schon richten. Der Auftrag an uns ist angekommen, an der Stelle am Ball zu bleiben und die Interessen des Flughafens Frankfurt, aber auch des Luftverkehrs insgesamt zu vertreten.

Das AiRail-Terminal ist ja eine Vision. Auch das ist etwas, was im Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsträger genau an dem Punkt ansetzt, den Herr Froese mehrfach genannt hat. In den Köpfen ändert sich etwas, und hier haben wir diese Gelegenheit. Wie greifbar ist diese Vision? Wie real schätzen Sie sie ein? In welcher Zeitachse kann so was realisiert werden?

Herr **Dr. Prümm**: Ich fange mal mit der Infrastruktur an. Das ist ja unser primärer Job. Das Bild, das ich gezeigt habe, dieses AiRail Plaza, wie wir es nennen, ist im Moment eine Planstudie. Die Planstudie könnte man mit einer Planungs-/Bauzeit von, sage ich mal, fünf bis zehn Jahren realisieren. „Woran hakt es?“ fragen Sie. Es hakt ganz klar an der Finanzierung. Dieser Kasten kostet 300 Millionen €. Die Refinanzierung muss irgendwoher kommen. 300 Millionen € haben weder Lufthansa noch Fraport im Moment in der Tasche. Wir sind da in sehr engen und guten Gesprächen mit der Deutschen Bahn, die über Investitionsmittel in einer signifikanten Größenordnung verfügt. Vielleicht wäre es möglich, einen Teil davon für dieses Projekt zu verwenden. Auch das ist ein Punkt, bei dem uns das Land Hessen noch mal mit Rückenwind bestärken könnte. Diese Wege sind auf der Bundesebene zu gehen, weil die Bahn zu 100 % im Bundeseigentum ist. Konkrete Antwort: Das könnten wir innerhalb von zehn Jahren haben, wenn wir die Kugel jetzt auf die Bahn legen, und es hakt im Moment an der Finanzierung.

Herr **Froese**: Auch wenn wir hier Politik machen, möchte ich hier was politisch Unkorrektes sagen: Ich verstehe die Kollegen der Bahn, dass sie nicht wissen, wie sie das viele Geld ausgeben können. Wir hätten da eine Idee.

Abg. **Marius Weiß:** Es gibt viele Themen, zu denen ich gerne noch was fragen würde. Die Luftverkehrssteuer lassen wir jetzt mal weg. Ich glaube, auch von Ihnen, von der Luftverkehrswirtschaft ist anerkannt, dass nicht nur Sie selbst mit Ihren Unternehmen gerade in der Krise einiges leisten, sondern die Politik an der anderen Stelle auch ein bisschen leistet, ob das der Wirtschaftsstabilisierungsfonds des Bundes für die Lufthansa, die Vorhaltekosten für die Fraport, den Förderungsverzicht für Condor – das Land Hessen beteiligt sich hier natürlich finanziell –, oder die Kurzarbeiterregelung ist, die besonders der Luftverkehrsbranche hilft. Ich glaube, es wird gegenseitig anerkannt, was da geleistet wird.

Das Thema SAF würde mich noch mal interessieren. Darauf wurde eben schon eingegangen. Wo soll das eigentlich alles produziert werden und herkommen? Aber das ist ein anderes Thema. Ich will mich angesichts der Zeit auf zwei Fragen beschränken:

Herr Froese, die Systempartnerschaft Fraport und Lufthansa ist ein Beispiel, bei dem wir vor ein paar Jahren mitbekommen haben, dass es nicht ganz so gut darum stand und so ein paar kleine Giftpfeile hin und her flogen. Mich interessiert, wie aus Ihrer Sicht der aktuelle Sachstand ist, und zwar vor dem Hintergrund, dass die Lufthansa immer gesagt hat, Frankfurt ist eigentlich zu teuer, und wir gerade wieder eine Erhöhung der Gebühren in Frankfurt haben. Deswegen bitte ich um eine Einschätzung von Ihnen, was die Systempartnerschaft angeht. Wie ist der Stand? Ich frage das auch vor dem Hintergrund der Akzeptanz von Infrastrukturentscheidungen, die mir ganz wichtig ist. Wir haben eben gehört, dass der eine oder die andere immer wieder diskutiert, ob das T 3 überhaupt noch gebraucht wird oder nicht. Das muss man ja in einem Ausbaupaket mit der Nordwest-Landebahn betrachten. Es ist aus öffentlicher Sicht schwierig, die Akzeptanz für solche Infrastrukturentscheidungen zu bekommen, wenn diejenigen, die es nachher nutzen sollen, solche Systempartnerschaften infrage stellen und sagen: Vielleicht schieben wir mal Flieger nach München oder sonst wohin, weil uns Frankfurt zu teuer ist.

Herr Prümm, es war ein bisschen versteckt auf der Folie 28, Sie haben es aber nicht angesprochen: Wir reden auch über Zukunft der Mobilität. In der Projektion für 2050 ist ein neues Verkehrsmittel enthalten, nämlich ein Flugtaxi. Vor dem Hintergrund der Zukunft der Mobilität würde mich Ihre Einschätzung interessieren. Sagen Sie bitte ein, zwei Sätze zum Potenzial von Flugtaxis. Wie sehen Sie das, auch was den Luftverkehr insgesamt und den Standort Frankfurt angeht?

Herr **Dr. Prümm:** Flugtaxis, ja. Viele Unternehmen versuchen, Produkte auf den Markt zu bringen. Wir sehen das Potenzial sehr in Abhängigkeit davon, was das am Ende des Tages für ein Produkt ist. Es gibt Unternehmen, die sagen, sie machen nur ultrakurze Entfernungen wie Flughafen Frankfurt – Frankfurt Innenstadt und zurück. Es gibt Unternehmen, die sagen, sie machen Flugtaxis, die größere Strecken bis 200 km fliegen können. Das wäre so was wie Flughafen Frankfurt – Limburg und zurück. Am Ende des Tages wissen wir heute nicht, welche Systeme sich durchsetzen. Es gibt noch kein einziges Produkt, das marktreif ist. Wir sehen aber auch,

dass es Unternehmen gelungen ist, viel Geld vom Kapitalmarkt zu akquirieren. Diese Unternehmen haben Bewertungen, die sind größer als Lufthansa und Fraport zusammen. Das heißt, die Wahrscheinlichkeit, dass am Ende irgendetwas kommen wird, ist relativ groß. Wir wissen nicht, wann das der Fall sein wird, aber wir bereiten uns darauf vor. Das ist unsere Aufgabe als Flughafen. Das habe ich versucht, deutlich zu machen.

Egal, was da draußen für Veränderungen in der Mobilität passieren, müssen wir als Drehscheibe immer andockbar für diese Veränderungen sein. So denken wir heute schon darüber nach, wo stellen wir diese Flugtaxis hinstellen, wenn sie kommen würden, egal, ob sie nach Limburg oder in die Frankfurter Innenstadt fliegen? Wie können wir das bestmöglich mit unserem regulären Verkehr verknüpfen? Ist das eine Revolution, mit der wir unglaublich zusätzliche Erlöse definieren oder nach der alle Menschen nur noch mit Flugtaxis rumfahren? So weit würde ich heute nicht gehen. Das würde ich eher verneinen. Das wird am Anfang sicher eher ein Nischenprodukt sein. Klar ist auch, für unsere Rahmenbedingungen wird es eher das Produkt nach Limburg als ein Produkt in die Frankfurter Innenstadt sein, weil die Vorteile gegenüber dem regulären Taxi da gar nicht so stark sind. Wir werden es beobachten und bereiten uns darauf vor, dass wir andockbar sind und diese neuen Verkehrsträger sich bei uns anschließen können.

Herr **Froese**: Herr Weiß, vielen Dank für die Frage. Ich glaube, man darf offen sagen, es sollte ein Stück weit zeigbar sein, dass wir hier zusammen auftreten. Ich glaube, man kann von einer echten Systempartnerschaft sprechen. Das ist auch deshalb sehr, sehr gut gelungen, weil wir in den letzten Jahren sehr viel voneinander gelernt haben. Wie funktioniert das Geschäftsmodell Fraport? Das ist völlig anders als das einer Luftverkehrsgesellschaft. Umgekehrt darf ich, glaube ich, ansprechen: Wie funktioniert ein Hub? Da haben wir sehr, sehr viel voneinander gelernt. Es ist immer gut in einer Geschäftsbeziehung, in einer Systempartnerschaft, wenn man besser versteht, welche Nöte und Chancen der andere hat.

Ja, wir operieren in Deutschland an zwei Hubs und müssen gucken, dass München eine ausreichend große Funktion hat, um eine strategische Rolle in unserer Gesamtstrategie wahrzunehmen. Es ist aber so, dass Frankfurt – und das habe ich mit zwei Drittel, ein Drittel angedeutet – sehr, sehr stark punktet, und zwar durch die gewaltige Breite des Netzes. Wir haben so viele Destinationen wie nirgendwo anders. Die Strategie der Lufthansa ist, immer wenn wir etwas neu aufnehmen, wenn wir etwas versuchen, eine neue Destination aufnehmen, das immer erst in Frankfurt zu machen, weil wir – Stichwort Staubsauger – einfach viel mehr zufliegen können, um einen neuen Transatlantikflug sich möglichst wirtschaftlich rechnend platzieren zu können. Erst, wenn es in die Tiefe geht, wir also irgendwo vielfach hinfliegen, dann ist es auch München. Das funktioniert wirklich sehr, sehr gut.

Ein sichtbares Zeichen ist, wir haben alles, was mit Strategie zu tun hat, entkoppelt: Wie stellen wir uns zum Thema intermodal? Neulich haben wir übrigens zusammen dieses Verantwortungsthema diskutiert. Wie sieht Luftverkehr in zehn Jahren aus? Das haben wir entkoppelt von unse-

ren unmittelbaren Verhandlungen, wenn wir beispielsweise über den Mietpreis eines Betriebsgebäudes verhandeln. Das findet in anderen Gremien statt, und ich glaube, das ist gut und ein sichtbares Zeichen dafür, dass wir sehr, sehr stark an einer Strippe ziehen, wenn es darum geht, was in zehn Jahren am Standort Frankfurt läuft. Das ist gut.

Herr **Dr. Prümm**: Ich darf das ergänzen. Die Krise hat dazu geführt, dass wir enger zusammengewachsen sind. Das kann man sagen. Sie haben die Verkehrszahlen gesehen. Wir sind sehr dankbar, dass Lufthansa während der Krise wenig geflogen ist, aber das, was sie geflogen ist, in Frankfurt und an keinem anderen der Standorte geflogen ist. Das hat uns sehr über die Krise geholfen.

Es ist so, wie Herr Froese sagte. Wir haben ein gemeinsames Verständnis über die strategische Entwicklung. Ich muss aber auch sagen, es sind zwei Unternehmen. Das heißt, es wird immer Reibungspunkte geben, es wird immer einen Ausgleich geben. Klar, wir kriegen München als Wettbewerb vorgehalten. Das hilft uns aber auch, bestimmte Prozesse intern bei uns voranzutreiben und umgekehrt. Wir halten der Lufthansa vielleicht auch mal vor: Macht doch in dem Segment mehr, sonst kommen dort Wettbewerber rein. – Am Ende des Tages muss es so sein, dass wir den Austausch pflegen, dass wir die Dinge offen und ehrlich ansprechen und gemeinsam nach Lösungen suchen.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz**: Ich ziehe zurück. Mir wäre es auch um diese Projektion 2050 und die dort zusätzlich auftauchenden Verkehrsmittel gegangen. Da ist nicht nur das Flugtaxi, sondern auch noch eine Röhre, also noch mehr Infrastruktur. Aber ich ziehe einfach zurück.

Herr **Dr. Prümm**: Wir wissen nicht, was kommt. Das ist so ein bisschen ein Signal. Wir wissen nicht was kommt, wir müssen unsere Infrastruktur darauf vorbereiten. Das ist die Botschaft. Sie haben gefragt, was Sie tun können: All das, was vonseiten des Staates, von welcher Gebietskörperschaft auch immer, dazu geeignet ist, die Infrastruktur zum Flughafen hin zu verbessern – über welche Verkehrsträger auch immer –, hilft. Das ist die Botschaft.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank an Sie beide, dass Sie Ihr Zeitbudget für uns noch mal etwas ausgeweitet haben. Aber ich denke, es war auch wichtig. Es waren zwei sehr spannende Vorträge, und es war klar, dass es dazu noch Fragen gab.

Herr **Froese**: Danke, Frau Barth.

(Beifall)

Stellv. Vorsitzende: Sehr gerne. Ich schlage vor, dass wir vor dem nächsten Anzuhörenden eine Pause bis 13 Uhr machen, wenn das gewünscht wird und wir dann pünktlich um 13 Uhr weitermachen.

(Unterbrechung von 12:52 bis 13:10 Uhr)

Stellv. Vorsitzende: Es tut mir leid, der Redebedarf bei den Kolleginnen und Kollegen war in der Pause doch noch etwas größer. Ich darf Ihnen herzlich für Ihre Geduld danken. Herr Mathias Venema, Sie sind seit 2010 bei ver.di in verschiedenen Funktionen, zuletzt als Landesfachbereichsleiter Verkehr. Dann steht da noch, Sie sind Landesfachbereichsleiter Öffentliche und private Dienstleistungen, Sozialversicherung und Verkehr. Ich finde, das ist ein guter Vortrag zum Abschluss. Wenn wir über die größte Arbeitsstätte Deutschlands sprechen, finde ich, dass zwingend der Bereich der Arbeitnehmervertretung gehört werden muss. Ich sage vielen Dank, und Sie haben das Wort.

Herr **Venema:** Ich bin jetzt Fachbereichsleiter Öffentliche und private Dienstleistungen, Sozialversicherung und Verkehr. Ver.di hat ja neue Fachbereiche gebildet. Das hat sich seit dem 01.01. so ergeben. Ich glaube, in meinem Vortrag wird sich das eine oder andere aus der Diskussion noch mal zeigen. Das können wir dann in einem anderen Kontext sehen. Ich freue mich sehr, das heute vorstellen zu können und bedanke mich dafür, dass ich das heute vorstellen darf.

Präsentation Herr Venema siehe Anlage – Folie 2: „Themen“

Worum geht es hauptsächlich? um die öffentliche Erreichbarkeit des Flughafens, die Elektrifizierung des BVD, also der Bodenverkehrsdienste, die elektrische Groundpower versus Hilfsturbine, also das Zusatztriebwerk am Flugzeug, rechtliche Rahmenbedingungen und soziale Aspekte.

Folie 3: „Erreichbarkeit des Flughafens“

Wir haben eben sehr viel über Intermodalität gesprochen. Das ist sicherlich ein Thema. Ich würde es aber ein bisschen erweitern wollen. Es geht darum, verlässliche Verbindungen im öffentlichen Personenverkehr und im Fernverkehr zu garantieren. Auch Stichwort Pünktlichkeit.

Öffentlicher Personenverkehr. Warum „auch“? Wir haben das Thema Beschäftigte, die zum Flughafen kommen, und Reisende, die aus dem nahen Umfeld kommen, im Zweifel aber auch immer noch mit dem Auto zum Flughafen reisen.

Fernverkehr. Ja, der Fernbahnhof wurde mehrfach genannt. Es ist aber immer auch noch mal das Thema Verlässlichkeit: Wie sind entsprechende Züge erreichbar?

Dazu kommen Fragen wie: Muss ich überhaupt fliegen? – Ich kann mich gut erinnern, vor 15 bis 20 Jahren gab es mal einen Sprinter, der um 9:50 Uhr in Berlin Hauptbahnhof war. Den gibt es heute nicht mehr. Das ist auch so ein Thema. Wenn man mal mit einem deutschen ICE von Paris nach Straßburg gefahren ist, hat das 1:50 Stunde gedauert. Ich glaube, das sind knapp 400 km. Zwischen Straßburg und Paris fliegen praktisch keine Flieger mehr. Die Elsässer Geschäftsleute setzen sich alle in den TGV und fahren nach Paris. Selbst von Marseille nach Paris lohnt es sich eigentlich kaum noch, zu fliegen. Bis man draußen am Flughafen ist, ist man von Saint-Charles relativ schnell in Paris angekommen.

Das sind einfach so Sachen. Herr Dr. Odenwald aus dem Aufsichtsrat der Fraport AG wird mich jetzt wahrscheinlich hauen. Er ist ja auch Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Bahn AG. Es geht einfach darum, wie das Angebot aussieht. Da sind verlässliche Taktungen, kurze Taktungen ein Thema, egal, ob im ÖPV oder im Fernverkehr. Wenn es Züge gibt, muss man nicht unbedingt von Frankfurt nach Berlin fliegen, je nachdem, wie Termine gesetzt sind.

Vergessen Sie bei der ganzen Sache bitte die Beschäftigten nicht. Da spielt das Nachtflugverbot noch mit rein. Es gibt kaum noch durchgehende Nachtschichten, es gibt aber in Frankfurt sehr viele frühe Frühschichten. Das heißt, dann wird zum Beispiel morgens um zwei Uhr angefangen. Die Kollegen haben immer noch relativ große Probleme, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Flughafen zu kommen. Das ist auch ein CO₂-Thema. Die fahren im Zweifelsfall mit dem Auto. Da fehlt eine Anbindung in die Region. Ich sehe es bei unseren Mitgliedern. Teilweise kommen Kolleginnen und Kollegen aus Bad Kreuznach oder von hinter Gießen, die zum Flughafen fahren. Dort sind die Anbindungen nicht mehr ganz so gut sind. Mir hat mal eine Kollegin erklärt: Ich wohne in Bingerbrück, weil da noch ein Intercity hält, der zum Flughafen fährt. Okay.

Beim Jobticket wird im Zweifelsfall oft an die Fraport AG oder auch an die Lufthansa gedacht. Dort gibt es sehr, sehr gute Uraltbedingungen, sodass das für die Kolleginnen und Kollegen sehr attraktiv ist. Es gibt sehr, sehr große Arbeitgeber am Flughafen, die so schlechte Angebote bekommen, dass die meisten Beschäftigten das Jobticket überhaupt nicht optieren, sondern mit dem Auto fahren, weil es sich für sie nicht lohnt. Es lohnt sich hinten und vorne nicht. Ich kann Ihnen ein Beispiel nennen: Bei I-SEC Deutsche Luftsicherheit mit fast 2.000 Beschäftigten hat fast niemand ein Jobticket, weil es sich einfach nicht lohnt. Es ist zu teuer für die Kollegen. Sie können es nicht übertragen, sie können es zwar in der Freizeit nutzen, aber es gibt keine Mitnahmeregelungen. Sie nutzen es letztendlich nicht. Das ist ein Thema CO₂-Thema am Rande: Wie komme ich zum Flughafen?

Folie 4: „Elektrifizierung des BVD“

Es wurde vorhin schon mal angedeutet. Jeder auf dem Flughafen sieht, was teilweise für kleine Schleppfahrzeuge unterwegs sind, in denen das Gepäck und teilweise Fracht gefahren werden. Die sind teilweise sehr, sehr alt. Die haben sehr alte Dieselmotoren. Da wäre eine Elektrifizierung durchaus sinnvoll und bei den Strecken auf dem Vorfeld durchaus auch machbar.

Nebeneffekt: Ich habe mit sehr, sehr vielen Kolleginnen und Kollegen gesprochen, die an den Kontrollstellen stehen, wo die alle reinmüssen. Die fluchen sich, ehrlich gesagt, einen zurecht,

weil sie immer von diesen Uraltfahrzeugen eingedieselt werden. Sie fragen, ob da nicht mal was passieren kann.

Wir haben heute von Geld für Investitionen gesprochen. Was kann die Landesregierung tun? Wir haben gerade bei den Bodenverkehrsdiensten seit 1996 eine lange Geschichte der Deregulierung durch die EU-Kommission mit all ihren Folgen, die das für Tarifverträge und Arbeitsbedingungen usw. hat. Bei den Anbietern der Bodenverkehrsdienste, ob in Frankfurt oder an anderen Flughäfen, ist aber nicht unbedingt viel Geld da, um die Flotte auf Elektro umzustellen. Wenn man das erkennt, muss man eben schauen, wie man fördern kann, dass dort Elektrofahrzeuge eingesetzt werden können. Das wäre durchaus eine Sache, bei der die Landesregierung, die Bundesregierung oder wer auch immer schauen könnte, wie man das fördern kann.

Das andere ist, Bodenstrom zu nutzen. Wir haben ein ähnliches Thema bei den Kreuzfahrtschiffen. Wenn die im Hafen sind, lassen sie nicht ihre Motoren laufen, sondern werden an Landstrom angeschlossen. Hier ist die Frage: Muss unbedingt eine Turbine laufen, um die Klimatisierung laufen zu lassen? Ebenso ist es auf dem Vorfeld usw. usf. Dort kann CO₂ eingespart werden, kann Treibstoff eingespart werden. Die Infrastrukturen dafür müssen geschaffen werden. Das kostet natürlich einiges an Geld. Es gibt Flughäfen, an denen das schon funktioniert. Stichwort Kopenhagen. Das ist vielleicht eine Idee. Vorhin war die Rede von neuen, smarten Zielgruppen. Man könnte sagen, so, wie es der Flughafen Frankfurt macht, mag ich fliegen. Das kann durchaus ein Marketing- und sonstiger Wettbewerbsvorteil im Vergleich zu anderen Hubs sein.

Folie 5: „Elektrische Groundpower versus Hilfsturbine (APU)“

Ich glaube, Herr Dominique Prümm hat in einem Nebensatz gesagt, in Frankfurt wäre schon mal getestet worden, Flugzeuge bis zum Taxiway zu schleppen, und das hätte funktioniert. Das wird aber nicht gemacht. Das ist wahrscheinlich eine Investitionsfrage. Es ist vielleicht auch eine Überlegung, was alles umgestellt werden muss. Für einen A380 sind noch mal gesonderte, neue Schlepper gekauft worden. Wie sieht das Ganze aus? Warum muss ein Flieger mit seinen eigenen Turbinen quer über den Flughafen fahren und dementsprechend Energie verbrauchen?

Umgekehrt gilt es, die Nutzung der Triebwerke so weit wie möglich einzuschränken, damit weniger Kerosin verbraucht wird. Stichwort Stromerzeugung. Das Ganze kann man mit weniger Energieverbrauch elektrisch machen, wo viel mehr oder weniger umsonst erzeugt wird. Das ist günstiger und stellt sich in der Ökobilanz besser dar.

Folie 6: „Rechtliche Rahmenbedingungen“

Es wurde schon mehrfach „Fit for 55“ angesprochen. Auch aus unserer Sicht ist das Thema, es muss ein gleicher Wettbewerb für alle Airlines und Flughäfen sein. In der Diskussion kamen eben Umgehungslücken auf. Der eine Punkt ist die Nutzung von Hubs außerhalb der EU. Es wurde schon dargestellt, was es bedeutet, wenn drei oder nur eines von vier Streckensegmenten reguliert sind.

Ein anderer Aspekt ist das sogenannte Tankering. Airlines, die zum Beispiel aus arabischen Hubs kommen, fliegen nach Frankfurt und bringen ihren Sprit mit, obwohl das einen höheren Spritverbrauch darstellt. Der Sprit ist dort unten aber so günstig, dass sie ihn mitbringen und damit wieder zurückfliegen. Da ist auch ein Thema, bei dem geschaut werden muss. Verschiedene Diskussionsbeiträge und Lösungsvorschläge hatten wir eben dazu. Das ist ein riesiges Thema. Wenn das nicht funktioniert oder falsche Anreize gesetzt werden, besteht ein Problem für die Airlines, für den Flughafen. Das gilt nicht nur für Frankfurt, sondern auch für andere; Stichwort München. Das ist natürlich ein riesiges Thema für die Beschäftigten und für die Betriebsstätte Flughafen Frankfurt an sich.

Wir haben im Prinzip tagtäglich das Thema, dass die Deregulierung und Liberalisierung durch die EU-Kommission seit 1996 hauptsächlich zulasten der Beschäftigten gelaufen sind. Stichwort Arbeitsbedingungen. Stichworte sind auch entsprechende Konzessionswechsel, Firmenwechsel, Betriebsübergänge usw. Wir haben draußen vorhin kurz über das Thema gesprochen. Es ging um die Identifikation mit einer Firma. Ich habe gefragt, wie eine Identifikation mit der Firma entstehen soll, wenn man in 15 Jahren dreimal seine Firma gewechselt hat, weil die Konzession neu vergeben wurde. Die steht höchstens zur Arbeit, aber nicht zu der entsprechenden Firma. Das ist auch ein Thema, bei dem man gucken muss, dass es nicht weitergeht bzw. was konzessions-technisch vielleicht zurückgedreht werden kann.

Folie 7: „Soziale Aspekte“

In diesem Zusammenhang sind natürlich die sozialen Aspekte zu nennen. Arbeits- und Tarifbedingungen sind zu verbessern. Wir sind gerade bei den Bodenverkehrsdiensten dabei. Durch Corona ist der Schwung ein bisschen rausgekommen. Aber es geht jetzt weiter. Es soll einen Bundestarifvertrag Bodenverkehrsdienste geben, der möglichst allgemeinverbindlich bzw. ins Entsendegesetz aufgenommen werden soll. Da kommt wieder die Politik ins Spiel. Stichwort „Erleichterung von Allgemeinverbindlichkeitserklärungen und des Entsendegesetzes“. Dieser Bundestarifvertrag würde nur in Kraft treten, wenn es eine Allgemeinverbindlichkeit geben würde. Wenn das im Bundestarifausschuss scheitern würde, wäre dies beendet. Es gibt eben einige deutsche Verkehrsflughäfen mit privaten Bodenverkehrsdienstleistern, die im Moment noch Mindestlohn zahlen, und ich meine jetzt nicht den Mindestlohn von 12 € ab Oktober. Bei den Tarifbedingungen, aber auch den Arbeitsbedingungen ist sicherlich gerade im Bodenverkehrsdienstbereich noch einiges zu tun.

Wir haben festgestellt, in Frankfurt sind viele Verträge gerade in den Bodenverkehrsdiensten nicht verlängert worden, oder den Kolleginnen und Kollegen ist gekündigt worden. Allein bei der FraGround sind 1.200 Verträge ausgelaufen bzw. hat die WISAG die Kündigung ausgesprochen usw. usf.

Die Kollegen kommen nicht wieder zurück. Die Kollegen haben weitestgehend irgendwo anders neue Jobs gefunden. Die sind jetzt teilweise im privaten Omnibusgewerbe als Busfahrer unterwegs. Die VGF hat sich einige als Straßenbahnfahrer geholt. Reden wir auch von der ganzen Logistikbranche drumherum. Da sind die überall. Die sind jetzt bei ihren neuen Arbeitgebern alle

aus der Probezeit raus. Gerade Fraport versucht hängerringend, die Kollegen wieder zurückzubekommen, aber es gelingt nicht. Die fragen: Warum? Ich verdiene im Zweifelsfall in meinem neuen Job mehr. Ich habe nicht die lange Anfahrt, ich habe nicht den Stress, ich muss nicht mehr in den Flieger reinkrabbeln usw. usf. – Die ganzen Bedingungen sind eben andere. Sie kommen einfach nicht wieder. Das ist jetzt schon ein Thema. Die Fraport hat vor Weihnachten und als Omikron hochgeschossen gesagt, sie hat im Moment einfach nicht genug Beschäftigte in den Bodenverkehrsdiensten, es kommt zu Verspätungen bei den Fliegern, weil sie die im Moment nicht abfertigen kann. Und das bei dem jetzigen Flugplanniveau und nicht bei dem Flugplanniveau, das im Zweifelsfall im Sommer kommt! Egal, wie wir dann COVID-technisch stehen, wird es dann auf jeden Fall deutlich mehr.

Da ist ein ganz wichtiges Anliegen. Vorhin wurden die Zahlen genannt. Die Lufthansa kalkuliert für „Fit for 55“. Ja, die Kosten werden entstehen. Wenn der Klimaschutz das alles kostet, dann ist das so. Bis jetzt wurde bei solchen Maßnahmen oft geguckt, wo ich am besten sparen kann. Das waren im Zweifel die Beschäftigten. Dann wurde da noch mal kräftigst draufgedrückt, sei es durch Deregulierungsmaßnahmen oder seien es alle möglichen Tarifvertragsentwürfe, die plötzlich auf dem Tisch liegen und bei denen man sich fragt: „Wo ist die nächste Tür, damit ich hier rausgehen oder streiken kann?“, weil sie einfach unterirdisch sind. Es geht darum, das nicht gegeneinander auszuspielen. Es muss ethische, soziale Standards und Klimaschutz geben. Das darf finanziell nicht gegeneinander ausgespielt werden. Das ist ein ganz wichtiges Anliegen von uns als Tarifvertragspartner und als Vertreter der Kolleginnen und Kollegen.

Das war es im Prinzip schon. Ich wollte mich kurzfassen, weil der Kollege Dominique Prümm und die Lufthansa sehr viele Zahlen usw. dargestellt haben. Wir haben die Zahlen in der Detailliertheit nicht zur Verfügung.

Ja, es gibt eine ganze Menge Sachen, die man tun kann, und die jetzt vielleicht noch gar nicht so intensiv erwähnt wurden. Aber denkt bei der ganzen Sache bitte dran, dass da 60.000 bis 70.000 Beschäftigte am Flughafen sind. Ich weiß nicht, wie hoch die Zahl aktuell ist. Die Beschäftigten haben natürlich auch einen ökologischen Fußabdruck. Denen muss man bei den Lebensbedingungen und ihren Erreichbarkeitskriterien helfen. Es geht bitte nicht darum, das Ganze auf Kosten der Beschäftigten durchzusetzen. Das ist mein Anliegen. – Ich stehe gerne für weitere Fragen zur Verfügung und bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit. Besten Dank.

(Beifall)

Abg. **Gernot Grumbach:** Ich wollte die Freude auskosten, mal keine Tarifverhandlungen mit Ihnen machen zu müssen. – Im Ernst: Es gibt zwei Sachen. Der eine Punkt ist in der Tat die Frage, wie die Beschäftigten vernünftig zur Arbeit kommen, wenn sie ihr Auto nicht nutzen wollen. Macht es angesichts der Beschäftigungslohnstruktur Sinn, wenn es für bestimmte Regionen die Möglichkeit gäbe, dass die Fraport statt eines Jobtickets einen Bus anbietet, um es flapsig zu sagen? Das machen andere Unternehmen. Es geht aber nur bei einer bestimmten Wohnstruktur. Das weiß ich. Sonst ergibt das keinen Sinn.

Bei dem Vortrag von Fraport war vorhin sehr deutlich, dass ein Teil der ökonomischen Rationalität auch Rationalisierung, das Ersetzen von Menschen durch Scanner, Maschinen oder sonst was heißt. Das ist eine für die Beschäftigten nicht ganz unspannende Entwicklung. Die Frage ist, wie weit die Debatten sind, und welche Möglichkeiten der Transformation und der Unterstützung von Transformation angedacht sind, oder ob die Beschäftigten einfach gucken müssen, wie sie damit zurückkommen.

Herr **Venema**: Der RMV hat immer wieder gesagt, das Thema sei der Tunnel in Frankfurt. Man hat gefragt, warum man keine S-Bahn vom Frankfurter Hauptbahnhof zum Beispiel nach Rüsselsheim oder Wiesbaden von oben starten lassen kann. Es gibt durchaus Nachtbusverbindungen. Aus Offenbach-Innenstadt, Rüsselsheim oder Kelsterbach würde sich so was sicherlich anbieten, wobei das wahrscheinlich ein Kapazitätsthema ist, weil es dann gleich relativ viele sind. Ob da ein Bus reicht, ist die andere Frage. Es gibt halt innerhalb des Flughafens diese Personalbusse, die quasi von der S-Bahn aus fahren. Weil dann durchaus auch für Passagiere eine Erreichbarkeit gegeben sein kann, ist es wahrscheinlich besser, wenn man sich insgesamt überlegt, ob man die Nachtverbindungen im Rhein-Main-Gebiet im Vergleich zu anderen Großräumen in Deutschland etwas verbessert. Von ganz weit weg muss man eben durch Pendlerparkplätze oder so was gucken, wie man ins System kommt.

Stichwort Rationalisierung. Ich habe über zehn Jahre die Luftsicherheit betreut. Da kamen zum Beispiel die Bodyscanner. Das kennt jeder. Man stellt sich dementsprechend so hin. Es hieß immer, das kostet Personal. Der Effekt jeder dieser Maßnahmen in der Vergangenheit war, dass man danach mehr Personal gebraucht hat. Das war speziell Luftsicherheit. Bei anderen Tätigkeiten am Flughafen, gerade bei den Bodenverkehrsdiensten, würden sich die Kollegen über manches an digitaler Welt durchaus freuen, weil es ihnen die Arbeit erleichtern würde. Die Anbieter von Bodenverkehrsdienstleistungen sind unterschiedlich gut elektronisch ausgestattet. Dementsprechend ist bei der Beladung einer Maschine das Chaos größer oder kleiner. Es würde sich eine Menge Kollegen finden, die sagen, ja, gib uns die Technik, damit wir nicht alles zweimal reinladen müssen.

Ein Beispiel betraf die Personen- und Warenkontrolle. Da wird hauptsächlich mit diesen Detektorstreifen, quasi einem kleinen Gaschromatographen, getestet, ob Sprengstoff dabei ist. Dadurch sind jetzt weniger Menschen an den Kontrollstellen. Insgesamt wurden aber mehr Kontrollstellen erhalten und aufgemacht.

Ich glaube, im Moment ist das in diesen personalintensiven Bereichen noch nicht so das Thema. Es kann aber natürlich ein Thema werden. Dann müssen wir uns umschaun, wie das mit Weiterqualifikation von den Kolleginnen und Kollegen aussieht, damit sie das machen können und damit das nicht zu ihren Lasten geht.

Abg. **Axel Gerntke:** Auf einer der Folie war das Stichwort „Jobticket zu teuer“ zu sehen. Ist das Angebot des RMV an die Arbeitgeber zu teuer, um es weiterzuleiten, oder ist es vom Arbeitgeber zu den Beschäftigten zu teuer? Wie stellt sich hier eine Lösung vor?

Herr **Venema:** Also im Moment scheint es so zu sein. Wir hatten es das Thema früher mal mit dem ACE versucht. Es gibt in Stuttgart und in Hamburg die Möglichkeit, dass der ACE Jobtickets bündelt und auch kleineren Firmen mit unter 100 Beschäftigten die Möglichkeit gibt, Jobtickets zu bekommen. Diese Firmen haben aktuell im RMV praktisch keine Möglichkeit, an Jobtickets ranzukommen. Es gibt durchaus Firmen am Flughafen, die nicht ganz so groß und davon betroffen sind.

Wenn eine Firma stark gewachsen oder erst relativ neu am Markt ist, hat sie nicht die Konditionen zu einem alten FVV vereinbart wie die Fraport AG, die Stand heute ungefähr 25 € für ein Jobticket bezahlt und das übernimmt. Andere Firmen mit 2.000 Beschäftigten bezahlen 70, 80 oder 90 € für ein Jobticket. Da kaufen sich die Kollegen, die zum Beispiel in Frankfurt wohnen, lieber ein normales Jahresticket und können das, wenn sie nicht in der Schicht sind, ihren Verwandten geben oder am Wochenende jemanden mitnehmen. Das ist ein Thema. Die Anreize vonseiten des RMV für Firmen sind nicht unbedingt so groß, selbst wenn sie es eins zu eins durchgeben. In manchen Tarifverträgen haben wir geregelt, dass vielleicht noch ein Anteil zu zahlen ist. Stichwort „Freigrenze von 44 oder 50 Euro“. Da hapert es echt an der einen oder anderen Stelle. Das ist kein Thema für die schon lange dort Beschäftigten und die alteingesessenen Firmen, sondern eher für große Firmen, die dazugekommen sind. Stichwort I-SEC. Die haben fast 2.000 Beschäftigte. Die haben 400 Jobtickets, wenn es hoch kommt.

Stellv. Vorsitzende: Sie haben in Ihrem Vortrag gesagt, die Kollegen kommen nicht mehr zurück. Es gab natürlich einen erheblichen Aderlass, einen Stellenabbau. Manches hat man mitbekommen. Das ist ähnlich zu dem, was aus der Gastronomie berichtet wird. Da gibt es dieselbe Entwicklung. Die Gastronomie hat inzwischen massive Probleme, Mitarbeiter zu finden. Wie groß ist eigentlich der Niedriglohnsektor am Flughafen? Wir reden immer von der größten Arbeitsstätte. Wir sprachen von aktuell 70.000 Mitarbeitern, glaube ich. Wir wissen, dass die Engpässe im Sommer, wenn das Reisegeschäft wieder anzieht, vorprogrammiert sind. Am besten sollte man also noch eine halbe Stunde früher da sein.

Der neue, etwas auskömmlichere Mindestlohn wird kommen und sicherlich einen Beitrag leisten. Kann man sich die Hoffnung machen, dass die Löhne teilweise ein bisschen anziehen, sodass man mit einem Job, der für viele mit Fahrten verbunden ist, weil der Flughafen nun mal nicht innerstädtisch liegt – – Bei Löhnen um 9,50 € oder 10 € kann man verstehen, dass man sich umorientiert.

Herr **Venema**: Es ist so. Weite Bereiche am Flughafen haben es in den letzten Jahren geschafft, aus diesem finanziell prekären Bereich herauszubekommen. Dort werden jetzt durchaus auskömmliche Löhne gezahlt. Stichwort Dokumentenkontrolle. Wenn man zum Beispiel in die USA geflogen ist, gab es einen sehr intensiven Streit, ob das eine Sicherheitsdienstleistung ist oder nicht, ob da der allgemeinverbindliche Tarifvertrag angewendet werden muss oder nicht. Die Kolleginnen und Kollegen haben teilweise den Mindestlohn bekommen. Das gilt auch für die Kollegen, die einem bei der Lufthansa für einen Dienstleister erklärt haben, wie der Gepäckautomat funktioniert. Das waren oft Tätigkeiten, für die der Mindestlohn gezahlt wurde.

Da sind wir mit den Tarifverträgen nicht rangekommen. Die Firmen gehören zu einer sehr großen internationalen Sicherheitsfirma mit Sitz in Schweden. Die sind nicht tarifgebunden. Für andere Bereiche ist das gelungen. Bei denjenigen, die draußen die Flugzeuge bewachen oder so was, gab es teilweise sehr große Gehaltssprünge, die sich letztendlich relativ problemlos refinanzieren ließen.

In den Bodenverkehrsdiensten werden dadurch, dass in den letzten Jahren nicht weiterverhandelt werden konnte, teilweise untere Lohngruppen haben, die von den 12 € betroffen sind. Aber es sind letztendlich nicht so viele. Diese kleineren Firmen, die verschiedene Dienstleistungen anbieten, waren in der Vergangenheit oft nicht tarifgebunden, haben Mindestlohn gezahlt und hatten auch sonst entsprechende Arbeitsbedingungen. Da wird sich durch den Mindestlohn noch einiges tun. Aber in der Vergangenheit konnten wir Tausende Beschäftigte durch Tarifverträge anheben. In einem Bereich ist es uns gelungen, dass die vor 20 Jahren outgesourceten Beschäftigten von der Fraport zwischenzeitlich zumindest einen höheren Stundenlohn haben als die Fraport-Beschäftigten. Das war ein schöner Effekt. Der TVöD hat natürlich noch mal ganz andere Bedingungen im Mantel. Aber das ist uns eben auch mal gelungen.

Das ist die Situation da. Kommen die Mitarbeiter zurück? Ja, es geht um das Thema Löhne. Aber die meisten Kollegen dort haben auch Lkw-Führerscheine oder sind eh Logistiker. Teilweise haben sie sogar Omnibusführerscheine, weil sie die Vorfelddbusse fahren. Die konnten relativ schnell wechseln. Wenn die in der Probezeit waren, dann haben die sich teilweise noch mal überlegt: Ah, die haben angerufen; ich komme wieder zurück. – Zwischenzeitlich loben einzelne Firmen durchaus schon wieder 2.000 € Prämie aus, um Mitarbeiter zurückzuholen.

Stellv. Vorsitzende: Gut, das lässt hoffen.

Herr **Venema**: Das müssen wir nur noch in den Tarifverträgen umsetzen, dass nicht 2.000 € gezahlt werden müssen, sondern vernünftige Löhne.

Abg. **Katy Walther:** Vielleicht ist es mir durchgegangen, aber wie hoch ist der Organisationsgrad aller Mitarbeiter über den Flughafen hinweg? Wie viel ist originär Fraport, und was sind Firmen drumherum, auf die Sie in der Zusammensetzung gar keinen Zugriff haben?

Herr **Venema:** Das ist sehr schwierig zu sagen. Der Hintergrund ist, am Flughafen sind nicht nur wir als ver.di, sondern da ist auch die IG BAU mit dem ganzen Reinigungsgewerbe. Da ist die GdP mit Zoll und Polizei usw. usf. Da sind auch viele andere DGB-Gewerkschaften unterwegs. Es gibt am Flughafen Hunderte von verschiedenen Tarifverträgen. Wir haben teilweise Betriebe, die sehr, sehr hoch organisiert sind. In denen ist praktisch jeder organisiert. Wir haben Betriebe gerade mit Verwaltungsteilen, bei denen es das gleiche Problem gibt wie in der öffentlichen Verwaltung. Dort ist der Anteil nicht so hoch.

Da ist zum Beispiel eine der größten Handelbetriebsstätten in Deutschland. Da sind noch sehr viele organisiert, da gilt der Handelstarifvertrag. Da sind wir zum Beispiel relativ schwach organisiert. Aber auch Banken, Wechselstuben und Reisebank sind alle da. Da ist das ganze Portfolio am Flughafen. Da gibt es letztendlich unterschiedliche Durchsetzungsmöglichkeiten. Wie gesagt, es gibt Bereiche mit einer sehr hohen Organisation. Die Erfahrung zeigt, selbst wenn die Organisation nicht ganz so hoch ist, ziehen die Kollegen dennoch bei den Tarifrunden mit. Das ist eine Sache, weswegen man noch mal anders verhandeln kann.

Abg. **Katy Walther:** Inwieweit sind solche Mobilitätsangebote bei Ihnen in den Tarifverhandlungen überhaupt inkludiert? Nach wie vor geht es in der Masse natürlich um Tarifsteigerungen. Das kann man verstehen. Aber ist dieses Verhandeln von Mobilität im Sinne von Jobtickets usw. bei Ihnen State of the Art, oder ist das eher on top, wenn man zuerst das Gehalt verhandelt hat?

Herr **Venema:** Das ist ein riesiges Thema bei den Manteltarifverhandlungen. Das schwankt von Flughafen zu Flughafen. In Frankfurt ist das ein riesiges Thema. Ich sage mal, am Flughafen Hahn ist das nicht so das Thema. Da findet jeder seinen Parkplatz, und die Busverbindungen sind so, dass es sich nicht lohnt.

Aber Mobilität zum Flughafen ist insgesamt absolut ein Thema, und umgekehrt, wenn Jobticket nicht funktioniert. Es gibt Firmen, bei denen beides gemacht wird und der Arbeitgeber in einem etwas weiter entfernten Parkhaus Parkplätze zur Verfügung stellt, aber es dennoch ein Jobticket gibt, je nachdem, wie die Schichtzeiten sind. Es gibt eine ganze Menge Kollegen, die so was wie das Parkhaus Platzhirsch in Kelsterbach nutzen, Gemeinschaften bilden, hinfahren und dann mit dem Shuttle rüberfahren. Es war ursprünglich mal gedacht, dass das in Richtung Passagiere geht. Die Erreichbarkeit ist ein riesiges Thema. In früheren Tarifverhandlungen wurde zum Beispiel gesagt: Rechne mal um. Ein Jobticket bedeutet, je nachdem, woher man kommt, umgerechnet mindestens 50 Cent bis 1 € Stundenlohn. Das ist natürlich auch ein Faktor, gerade bei Firmen,

die durch einen Konzessionswechsel oder eine Ausschreibung reinkommen und nicht in alte Bedingungen einsteigen können. Es hat einigen Firmen den Einstieg extrem erschwert, dass sie kein vernünftiges Jobticket anbieten konnten. Das ist ein intensives Thema in den Tarifverhandlungen, teilweise auch bei den Betriebsräten. Da geht es dann eher um Parkplätze. Aber das ist ein Hauptthema am Flughafen.

Ganz anders damit verbunden sind Fragen wie: Wie werden Möglichkeiten geschaffen, Schichtdienste an Fahrgemeinschaften oder an Dienstpläne anzupassen? Selbst da spielt es eine Rolle. Der Dienstplanausschuss kennt zwischenzeitlich die ganzen ÖPNV-Fahrpläne auswendig, um zu wissen, wie die Schichtpläne aussehen müssen.

Stellv. Vorsitzende: Gut, vielen Dank. Ich sehe augenblicklich keine weiteren Fragen, fand aber, dass das ein sehr spannender Abschluss der heutigen Sitzung war. Dafür möchte ich mich ausdrücklich bedanken. Bei so vielen Mitarbeitern spielen auch das Thema „Mobilität für die Beschäftigten“ und die Situation der Beschäftigten eine riesengroße Rolle. Vielleicht müssen wir von der Politik darauf mal etwas mehr Augenmerk legen. Von Bad Homburg, wo ich herkomme, gab es sogar mal einen Flughafenbus. Der wurde, soweit ich weiß, vornehmlich von Beschäftigten genutzt. Den gibt es aber inzwischen nicht mehr.

Damit sind wir am Ende der heutigen Sitzung. Ich möchte mich ganz herzlich bedanken.

(Zuruf)

– Eine Frage noch.

Abg. **Katy Walther:** Wir mussten vorhin die Fragerunde bei Herrn Prof. Dr. Rupprecht abbrechen. Ich habe aber noch eine Frage an ihn. Mir geht es darum, ob es Forschungen auf universitärer Ebene gibt, die die Grenzen des Wachstums im Flugverkehr beleuchten, wenn man zum Beispiel Industrien zurück in die EU verlagert oder ins eigene Land zurückholt. Die Fahrradproduktion in Asien ist zum Beispiel ein Thema. Gibt es Forschungen, die diese Grenzen beleuchten?

Herr Prof. **Dr. Rupprecht:** Das ist eine interessante Frage. Im Augenblick gibt es noch keine Studien. Die Branche ist noch relativ neu. Wir wissen aber, dass die großen Wachstumsprozesse erst noch vor uns liegen. Das gilt insbesondere in Asien. Ich kann Ihnen ein Beispiel nennen, was das für Frankfurt sagen: Vor der Pandemie sind Jahr für Jahr ungefähr 20 % mehr Asiaten, insbesondere Chinesen, mit einer durchschnittlichen Verweildauer von vier Tagen nach Frankfurt gekommen. Für die ist es ganz interessant und neuartig, unser Kulturland mit den Möglichkeiten zu erleben. Wenn man die Gesellschaften sieht, die dort groß werden, dann sind das die Gesellschaften, die das Wachstum noch vor sich haben. In Europa ist das Wachstum im Luftverkehr noch marginal; in Amerika sieht man eine Sättigung. Das kann man zumindest als langfristigen

Trend erkennen, mehr noch nicht. Wenn Sie nach dem Tipping Point suchen, so ist der noch nicht erkennbar.

Abg. **Katy Walther:** Ganz kurz. Ich weiß, ich stehe zwischen euch und dem Ende der Sitzung. Aber ich würde es trotzdem gerne spezifizieren. Ich meinte, ob es Studien gibt, die sich mit den Grenzen des Wachstums beschäftigen, dass man also hinterfragt, was es für Auswirkungen auf den Flugverkehr hat, wenn sich die Wirtschaft ändert, wieder regionalisiert wird usw., und das unabhängig davon, ob die Chinesen in Zukunft ganz viel fliegen.

Herr Prof. **Dr. Rupprecht:** Falls ich Ihre Frage nicht richtig verstanden haben sollte, dann bitte ich um Entschuldigung. Natürlich beschäftigen wir uns intensiv damit, welche Veränderungen durch Corona kommen, und welche Zusammenhänge wir erkennen können. Insofern gehen wir diesen Dingen nach. Aber diese Trends sind im Augenblick noch sehr schwer zu greifen. Wir haben beispielsweise eine Untersuchung zum Thema Expressdienstleister für Nordrhein-Westfalen gemacht. Das war ein wesentliches Thema, das Thema E-Commerce. Das bedeutet eine große Veränderung auch im Zwischenhandel. Wir haben Untersuchungen gemacht, inwieweit auf der Frachtseite eine stärkere internationale Verknüpfung zwischen Produktion auf der einen Seite und Abnehmermärkten auf der anderen Seite stattfindet. Wir sind auch der Frage nachgegangen, ob der Trend des Nearshorings zunehmen wird. Das sehen wir in bestimmten Bereichen etwas kommen, aber global gesehen wird es nicht zu größeren Veränderungen des Wachstums führen.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank. In Ordnung, Frau Walther? – Gut. Dann darf ich mich noch mal herzlich bedanken.

(Ende des öffentlichen Teils: 13:50 Uhr – es folgt nicht öffentlicher Teil)