



Rede von Bernd Moritz auf der Hauptversammlung 2008 der Fraport AG

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren,

mein Name ist Bernd Moritz, ich vertrete hier die Stimmrechte des Dachverbandes der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre. Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, meine Organisation unterstützt die Gegenanträge der Interessensgemeinschaft Ökoflughafen, vertreten durch Herrn Sascha Friebe, und fordert Sie gleichfalls auf, in den genannten Tagesordnungspunkten 3, 4 und 7 gegen die Vorschläge der Verwaltung zu stimmen.

Mein Kollege Sascha Friebe hat die untragbaren finanziellen Risiken, die bei konventioneller betriebswirtschaftlicher Betrachtung in den Ausbauplänen und den Plänen zur Änderung des Geschäftszwecks stecken, benannt. Ich möchte einen Aspekt hinzufügen:

Meine Damen und Herren, die Bundesregierung kommuniziert ehrgeizige mittel- und langfristige Klimaschutzziele aus guten Gründen, die ich hier nicht weiter zu erläutern habe. Die Prognostik, mit der die Verwaltung die Ausbaupläne für den Frankfurter Flughafen unterlegt, ist mit diesen Zielen schlichterdingens unvereinbar. Meine Herren vom Vorstand, kommen Sie mir in Ihrer Entgegnung nicht mit dem angeblich geringen Klimabeitrag des Flugverkehrs von weniger als 3% der deutschen Klimalasten, wir alle, die wir die Zahlen kennen, wissen, dass hier beim Flugverkehr nur der CO₂-Ausstoß berücksichtigt wird, bei allen anderen Belastungsquellen aber sämtliche klimaschädliche Emissionen. Sie, für die dies tagtägliches Geschäft ist, kennen vielleicht besser als ich die neuesten Gutachten des Weltklimarats, denen zufolge gerade beim Flugverkehr der Beitrag der Nicht-CO₂-Emissionen (z.B. Stickoxide und speziell im Luftverkehr Wasser) besonders signifikant sein dürfte. Sie können sich auch sicher ein Bild davon machen, was ihre Wachstumsprognosen für die Klimalasten bedeuten, sie haben diese Prognosen ja selbst aufgestellt und in den politischen Entscheidungsebenen lanciert

Meine Damen und Herren, wir alle hier rechnen hinreichend gut, um mit den verfügbaren Grunddaten nachvollziehen können, wie Herr Dr. Schalaböck vom Wuppertal Institut in seinem jüngsten Gutachten zu der Einschätzung kommt, dass derzeit der Klimabeitrag des Flugverkehrs etwa 8% der gesamten Klimalasten ausmacht. Es dürfte Ihnen auch kaum sein Ergebnis unplausibel bleiben, dass bei Fortführung der Klimastrategie der Bundesregierung und trendgemäß weiterer Expansion des Luftverkehrs dieser Klimabeitrag im Jahr 2030 deutlich mehr als ein Drittel der akzeptablen Klimalasten Deutschlands ausmachen würde. Und keiner hier im Saale wird es für realistisch halten, dass alle anderen Belastungsbereiche in dem dafür erforderlichen Umfang zurückgefahren werden könnten.

Meine Damen und Herren, die „Luftverkehrsprognose Deutschland 2020“ und der „Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur“, die Grundlagen der gegenwärtigen Ausbaupläne, werfen auch ein Licht auf die Rolle, die die Fraport AG in ihrem politischen Umfeld

spielt. Die Prognose macht bezeichnender Weise keinerlei Aussagen zum Energieverbrauch und zu den Klimawirkungen des Luftverkehrs, obwohl bei der gewählten Methode die entsprechenden Sachverhalte sich zwangsläufig ergeben.

Hinter Prognose und Masterplan steht maßgeblich Fraport. Dass deren Ansätze von der Bundesregierung konträr zu allen realistischen Klimaschurzelen 1 zu 1 übernommen wurde, dass auch die Bundesregierung beim Luftverkehr nur CO₂ in Anschlag bringt und bei Ihren Maßnahmenbündeln den Luftverkehr weitgehend ausklammert, wundert nicht bei der politischen Aktivität eines Unternehmens, das in der Vergangenheit mehrfach die Grenzen des gebotenen Lobbyismus überschritten hat, seine Angestellten in Ministerien und bei der EU an Gesetzesentwürfen mitschreiben ließ und die Einhaltung dieser Bestimmungen auch noch gleich durch eigene, von Fraport bezahlte Kollegen, in den zuständigen Behörden überwachen ließ. Ich verweise auf das Buch der Panorama-Redakteure Sascha Adamek und Kim Otto, „Der gekaufte Staat“, und hier im Einzelfall auf das Highlight, dass der Lärmschutzbeauftragte der Landes Hessen, Johann Brunier (bis 2003), über Jahre hinweg ein Angestellter von Fraport gewesen ist.

Worum es geht, daran läßt der Masterplan keine Zweifel. Zitat:

„Der Luftverkehr in Deutschland trägt wesentlich zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bei. Etwa 850.000 Arbeitsplätze sind durch die Luftverkehrsbranche geschaffen worden und hängen von ihr ab. Darüber hinaus sichert der Luftverkehr die internationale Anbindung Deutschlands und bildet somit eine wesentliche Grundlage für die Exportwirtschaft und den Tourismus.“

Zitat Masterplan Ende.

Dazu Otto Schalaböck, der Autor der Wuppertaler Luftverkehrsstudie in aller sachlichen Nüchternheit, die mir hier als gebürtigem Flörsheimer vielleicht heute nicht in vollem Umfang zu Gebote steht.

„Zentraler Motivationskern des ´Masterplans´ ist offenbar die eigene wirtschaftliche Entwicklung des Luftverkehrs; die Bedienung einer sachlichen Funktion durch den Luftverkehr ist demgegenüber eine Nebensache, die ´darüber hinaus´ erledigt wird. Man stelle sich dies übertragen auf den Bereich der Gesundheitsökonomie vor:

Krankenhäuser und niedergelassene Ärzte in Deutschland tragen wesentlich zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bei. Etwa . . . Arbeitsplätze sind durch die Gesundheitsbranche geschaffen worden und hängen von ihr ab. Darüber hinaus sichert die Medizin die Gesundheit der Bevölkerung Deutschlands und bildet somit eine wesentliche Grundlage für deren wirtschaftliche Tätigkeit und Konsum.“

Zitat Schalaböck Ende.

Vielleicht wird bei derartigen Sätzen auch zum Gesundheitssystem in einigen Jahren niemandem mehr etwas auffallen. Aber, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, ich bitte die überwiegende Mehrheit von Ihnen, eines zu bedenken: Sie freuen sich über Dividenden und Kursgewinne, gehören aber nicht zu denen, die davon leben können. Wenn die Steigerung Ihrer Gewinne aus Aktiengeschäften auf der hier skizzierten Politik fußt, werden Sie zu den Verlieren gehören, die die Dividende dann auch nicht mehr tröstet. Ihre berechtigten Lebensinteressen werden bei Bedarf ebenso beiseite geschoben, wie alle Klimaschutzziele, und die Tatsache, dass für die Anwohner des Frankfurter Flughafens die Lebensverhältnisse vielfach schon jetzt unerträglich genug sind.

Meine Damen und Herren, ich komme zurück zu den Gegenanträgen: Für Sie als Aktionäre stellen die Pläne der Verwaltung ein nicht mehr tragbares finanzielles Risiko dar, als Staatsbürger haben Sie ein Interesse an einem realistischen Klimaschutzkonzept, das diese Pläne vollends obsolet machen wird, als Menschen kann ihnen die Lebenssituation der Flughafenanwohner nicht gleichgültig sein. Stimmen Sie im Sinne der Gegenanträge.

Vielen Dank!