



# Fraport und die Fehlprognosen

**Warum Fraport selbst  
nachgewiesen hat, dass  
der Ausbau  
überflüssig  
war!**





# Ausbaugrundlagen

Planfeststellungsbeschluss  
Ausbau Flughafen Frankfurt Main

- 495 -

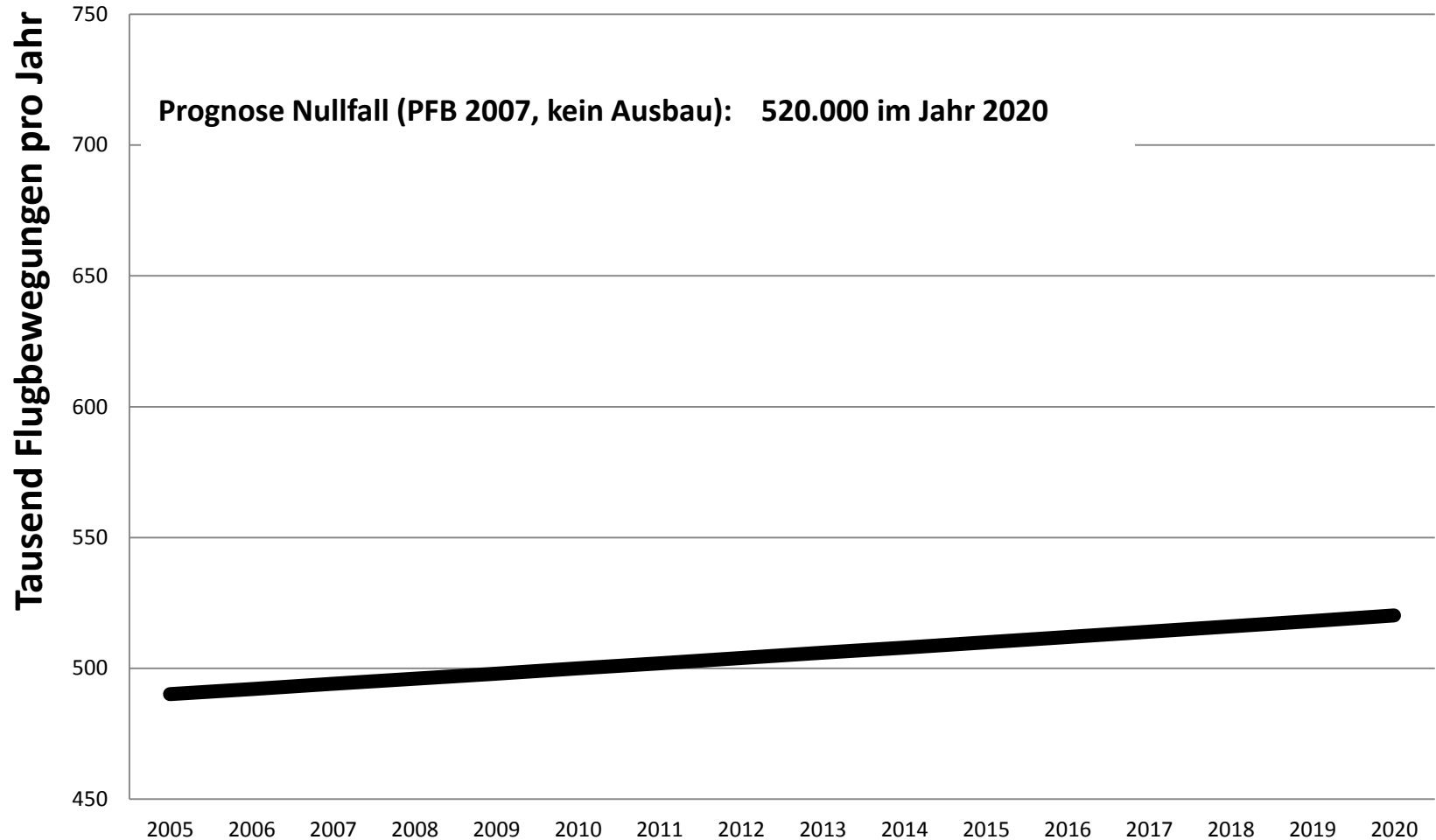
C Entscheidungsgründe  
III Materielles Recht

## Wesentliche Ergebnisse der Luftverkehrsprognose für den Flughafen Frankfurt Main

Szenario	Passagiere			Luftfracht (t)		Luftpost (t)	Flugbewegungen
	gesamt	davon Transfer	davon Transit	gefliegen	gesamt		
<b>Planungsfall 2020</b>	88,6 Mio.	45,8 Mio.	300.000	3,1 Mio.	4,6 Mio.	73.000	701.000
<b>Prognosefall 2020</b>	64,3 Mio.	24,7 Mio.	200.000	3,0 Mio.	4,4 Mio.	87.000	520.000
<b>Istfall 2005</b>	52,2 Mio.	28,0 Mio.	369.000	1,9 Mio.	2,7 Mio.	99.000	490.000

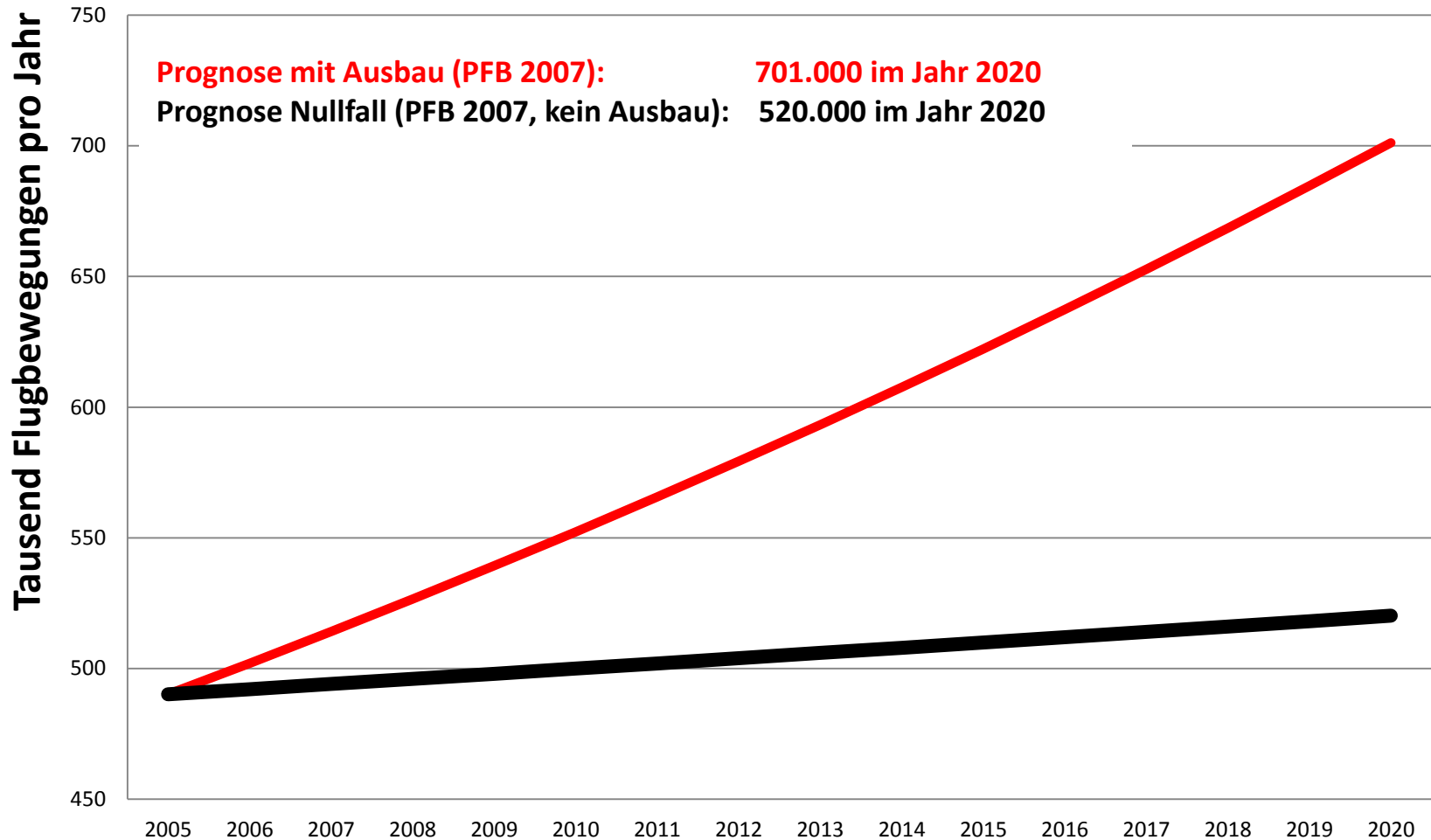


# Flugbewegungen INTRAPLAN und die Realität



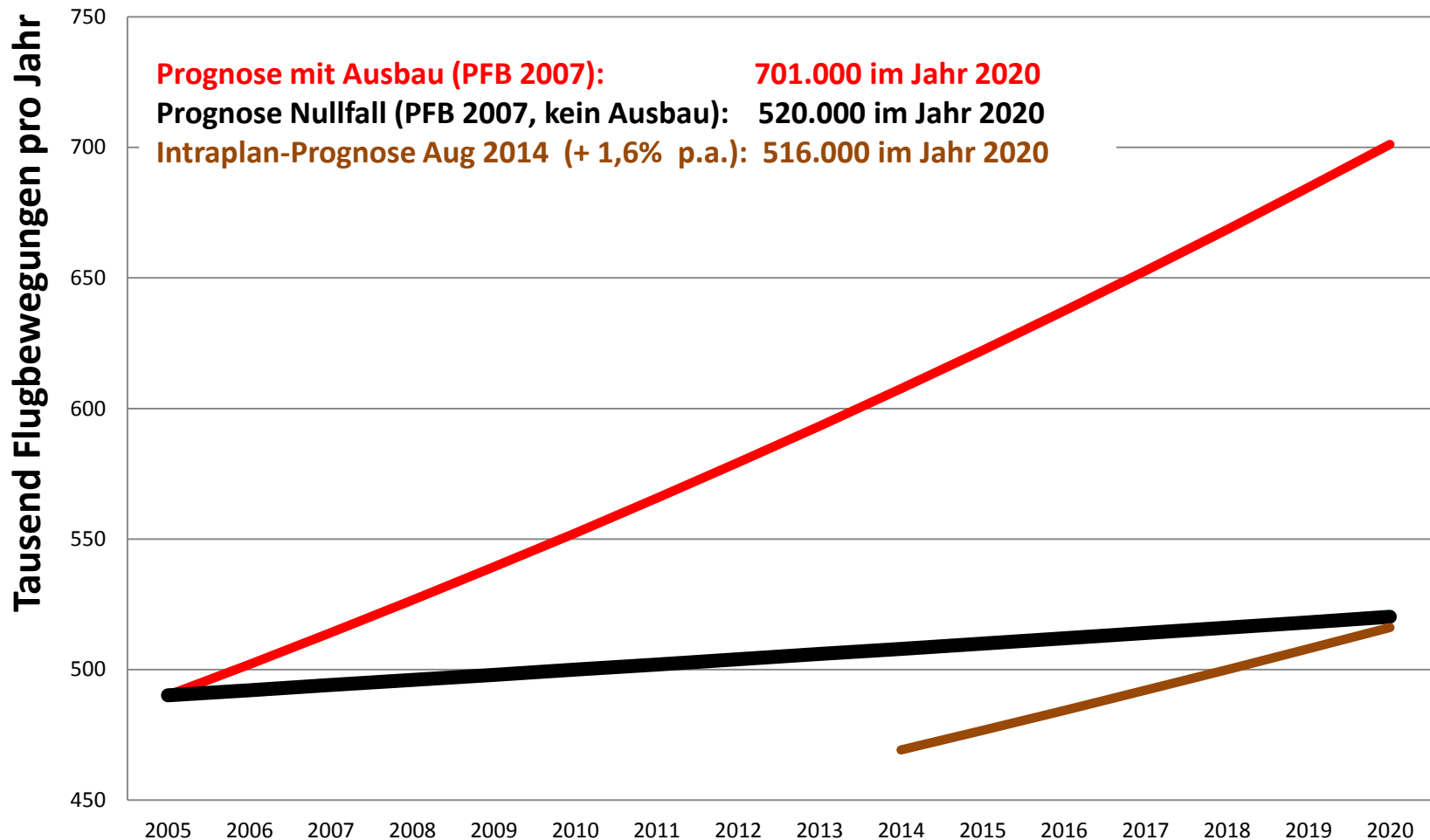


# Flugbewegungen INTRAPLAN und die Realität



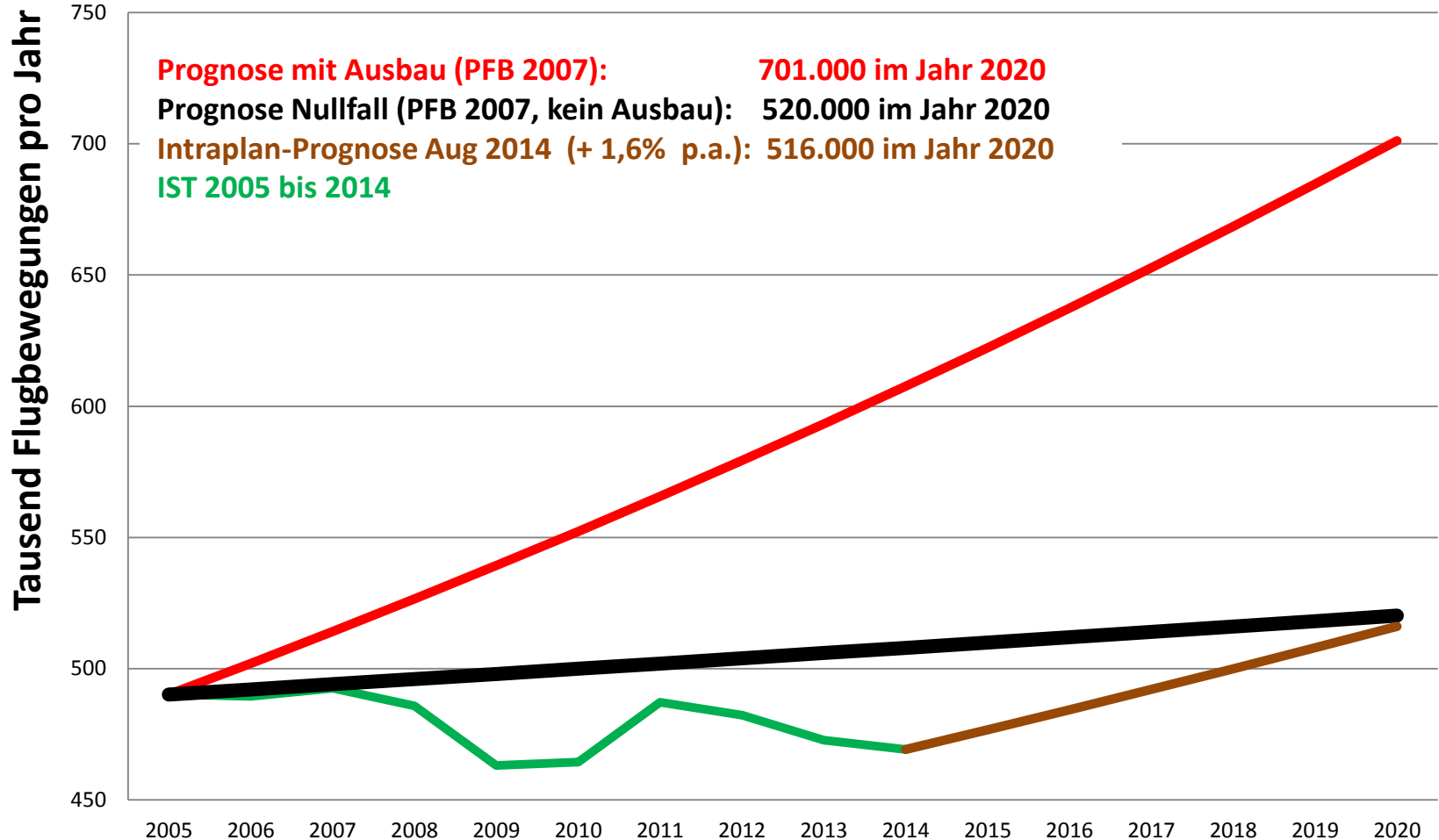


# Flugbewegungen INTRAPLAN und die Realität



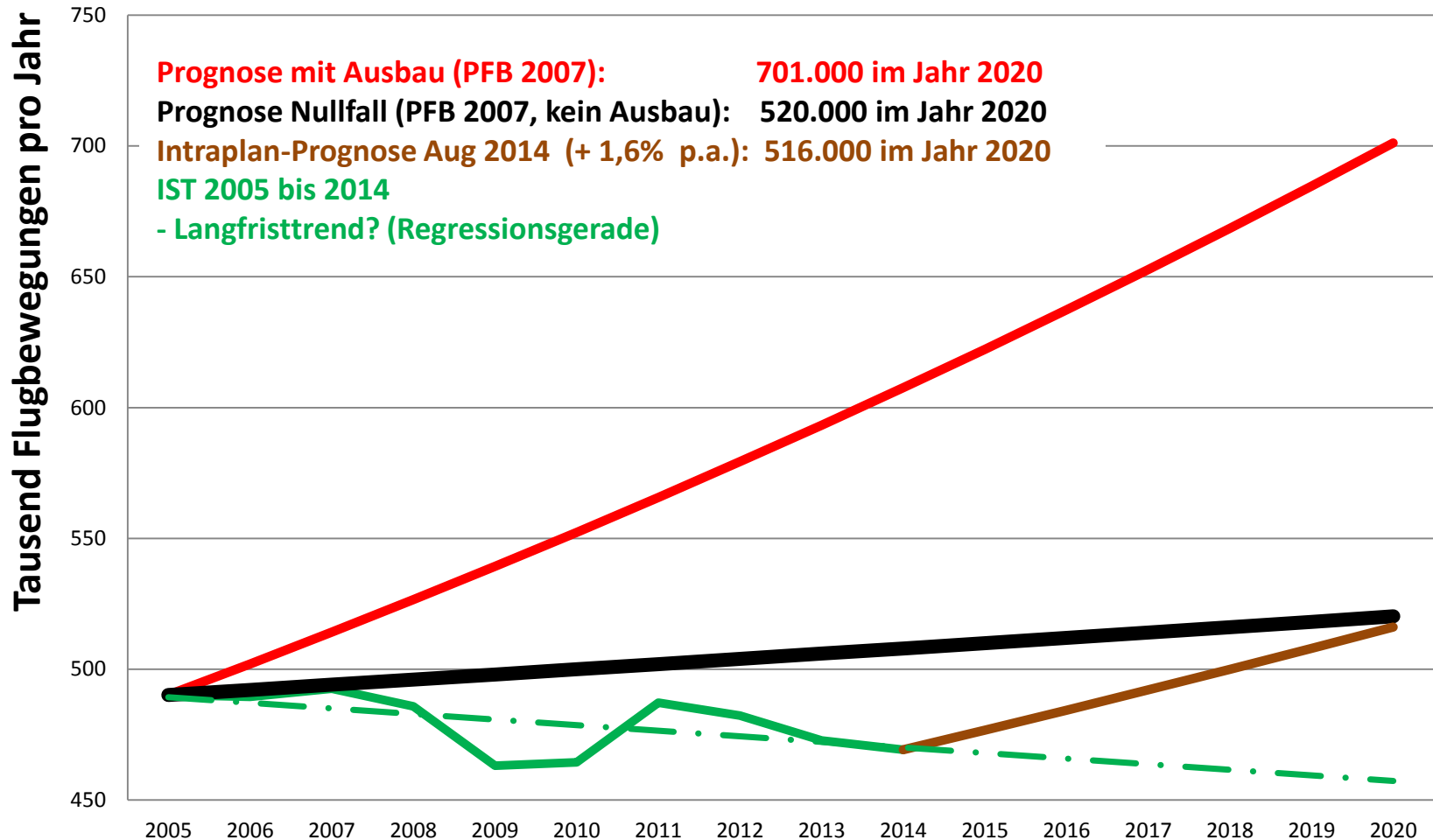


# Flugbewegungen INTRAPLAN und die Realität



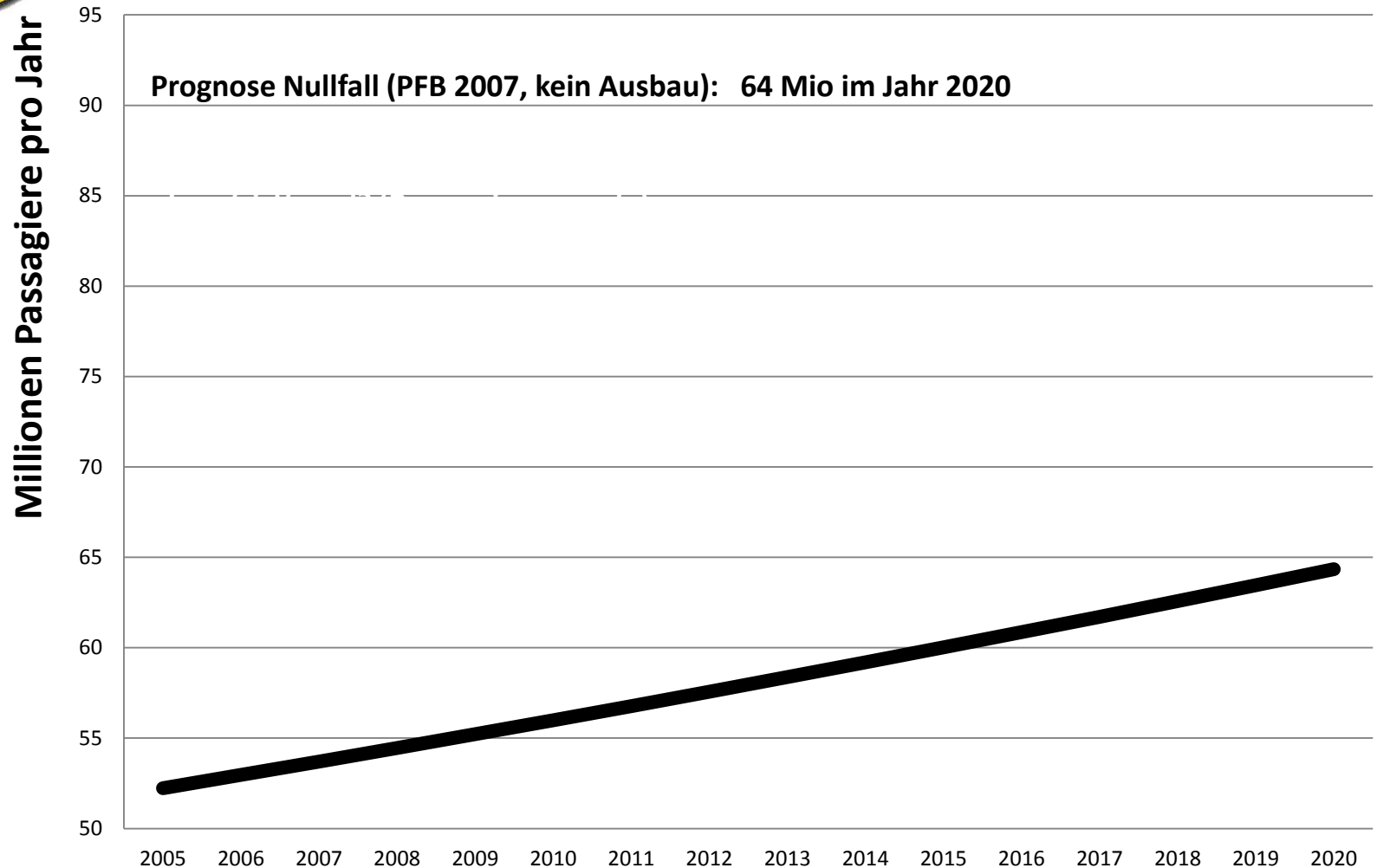


# Flugbewegungen INTRAPLAN und die Realität





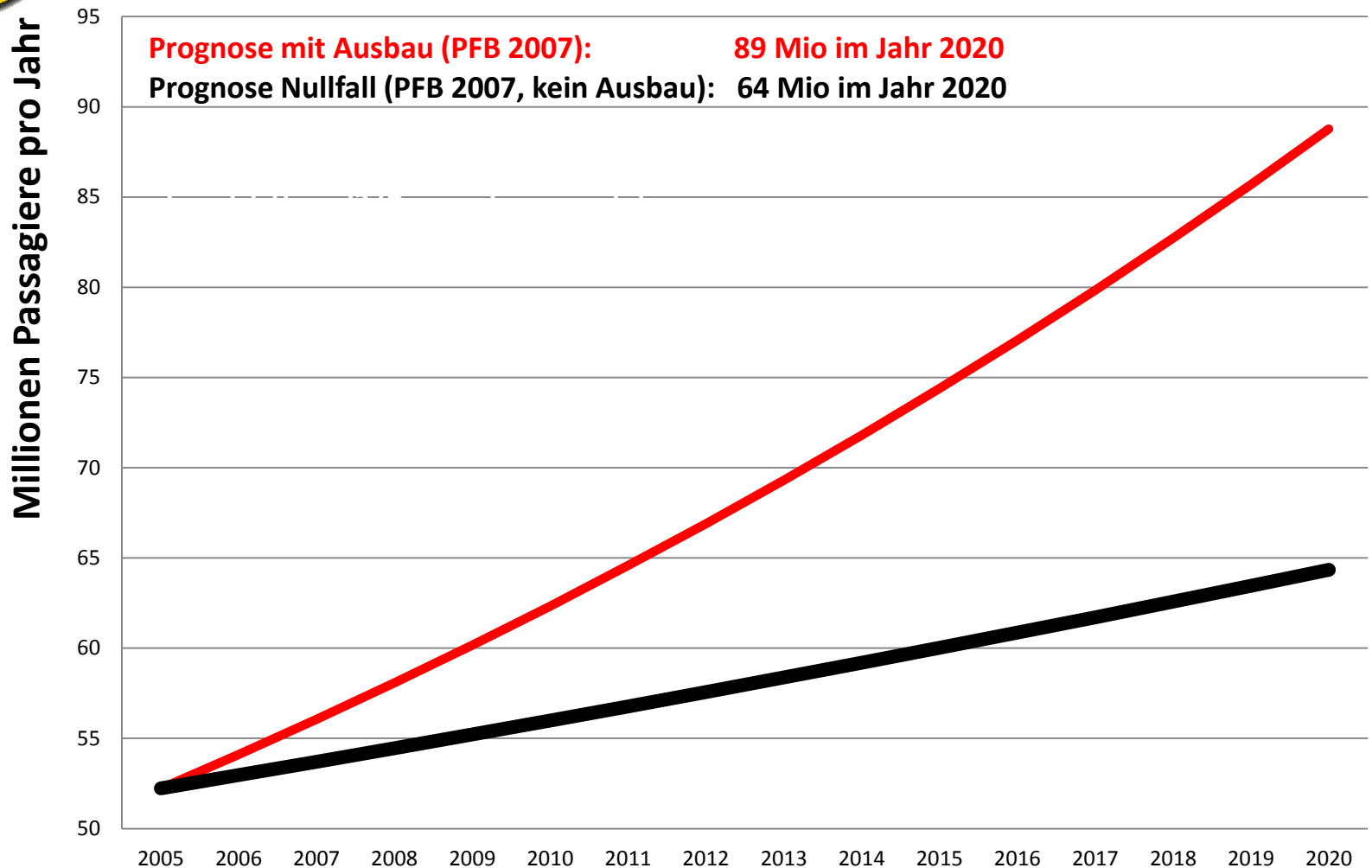
# Passagierzahlen INTRAPLAN und die Realität





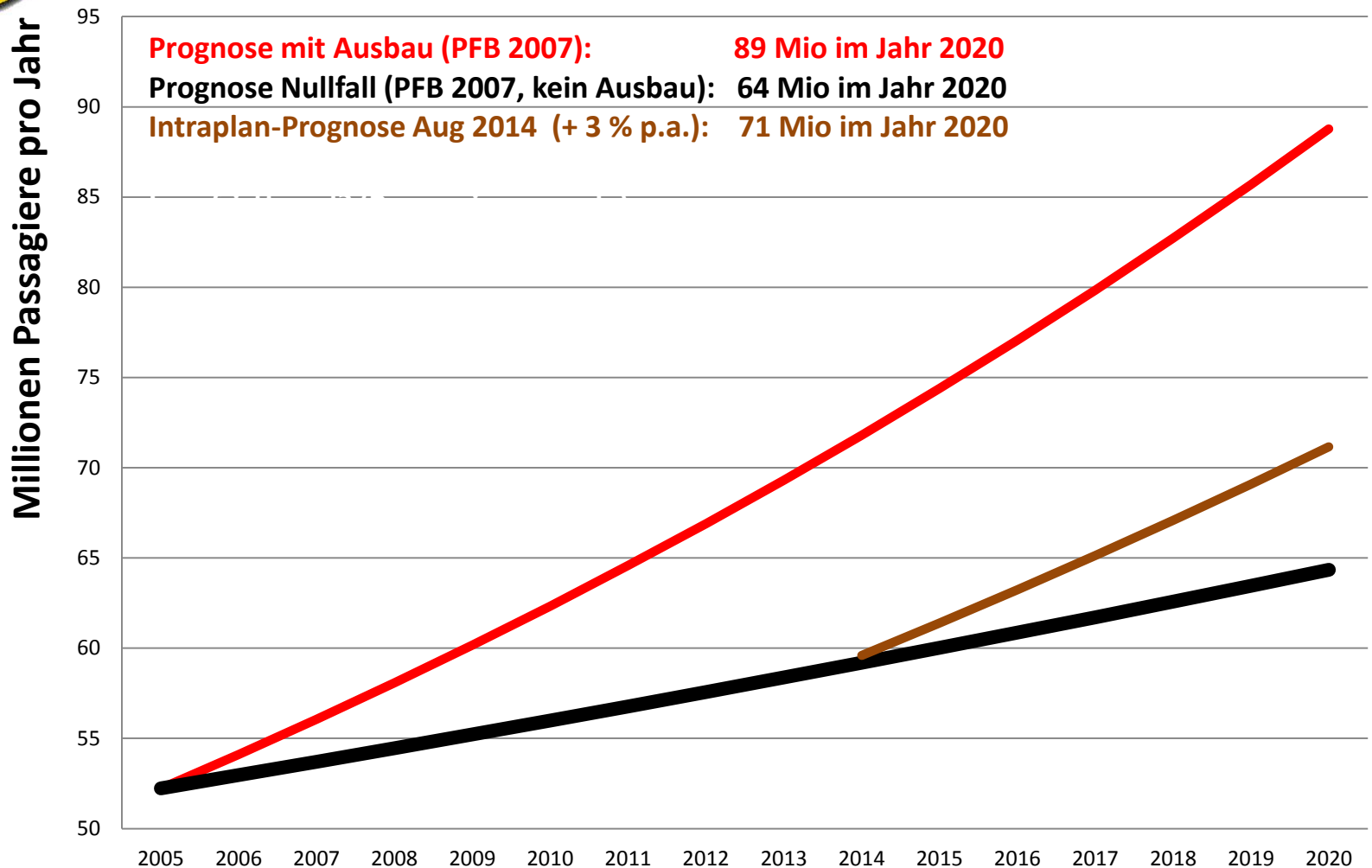


# Passagierzahlen INTRAPLAN und die Realität



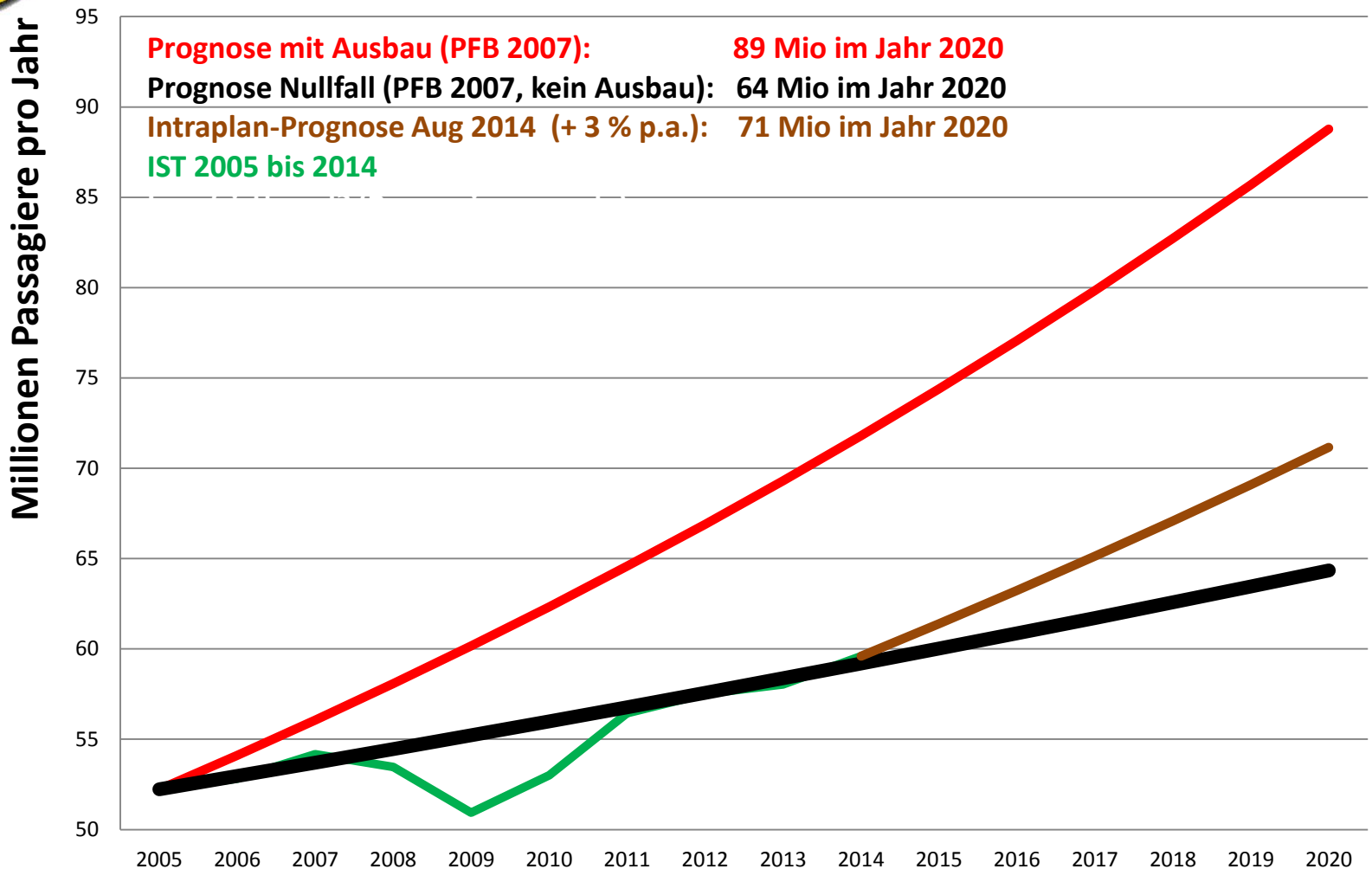


# Passagierzahlen INTRAPLAN und die Realität





# Passagierzahlen INTRAPLAN und die Realität





# Fraport und die Lernkurve

- **Weder früher, noch heute, noch in den nächsten Jahren besteht ein Bedarf für die neue Landebahn.**
- **Das öffentliche Interesse an einem Betrieb der Nord-West-Landebahn kann nicht mehr bestehen.**
- **Die unnötigen Ausgaben eines Unternehmens, das mehrheitlich in öffentlicher Hand ist, sind ein Fall für den Landesrechnungshof.**

***Wissenschaftliche Ergebnisse und vor allem Prognosen müssen immer wieder auf den (politischen) Prüfstand gestellt werden.***



# Bedarfsanalysen der Hessischen Landesregierung vom 4. März 2015

**Bestätigung der BIS-Zahlen über die Verkehrsentwicklung von Fraport von 2005-2014 und Kritik an den neuen Prognosen vom letzten Jahr**

**„Die Prognosen sind in einem hohen Maße abhängig von der Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes. Hier arbeiten die Gutachter mit optimistischen Annahmen“**

**„Die Fraportgutachter arbeiten nicht mit verschiedenen Szenarien (best case/worst case). Stattdessen gehen sie von weitgehend ungestörten und optimalen Entwicklungen aus“**

**„Die Annahmen sind also optimistischer als es die wissenschaftliche Datengrundlage hergibt“**



# Bedarfsanalysen der Hessischen Landesregierung vom 4. März 2015

**„In beiden Fraport Gutachten fehlt der Nachweis, dass die verwendeten Modelle zumindest für die Vergangenheit nachprüfbar richtige Ergebnisse geliefert hätten“**

**Das Fehlen dieser Dokumentation nennen die qualitätssichernden Gutachter, obwohl dies wissenschaftlicher Standard ist „unverständlich“ und einen der größten Kritikpunkte beider Studien.**

**„Kurzum: Der Nachweis, dass die Prognosemodelle zumindest für das letzte Jahr valide Ergebnisse geliefert hätten, wird nicht erbracht“**



# Fraport - Jobmotor der Region?

## Phantastische Prognosen für neue Arbeitsplätze:

250.000	bei Beginn der Mediation (1999)
100.000	beim Ende der Mediation
40.000	beim Planfeststellungsbeschluss (2007)
25.000	vor Eröffnung der NW-Landebahn (2011)

## Fraport baut Arbeitsplätze ab:

In den ersten 3 Quartalen 2014: -621 MA (Dtld. -444)

0,6% der Arbeitskräfte im Rhein-Main-Gebiet bei Fraport



# Phantasiereiche Prognosen

Bis zum Jahr 2015 sollten neu entstehen:

- 18.000 „direkte“ Arbeitsplätze
- 11.000 „indirekte“ Arbeitsplätze
- 14.000 „induzierte“ Arbeitsplätze
- 54.000 Arbeitsplätze durch „katalytische Beschäftigungseffekte“

**= insgesamt ca. 100.000 neue Arbeitsplätze**





# Das Betriebsstätten-Märchen

## Auswahl großer Produktionsstätten:

- **BASF Werk Ludwigshafen** **36.000 Mitarbeiter**
- **Industriepark F-Höchst** **25.000 Beschäftigte**
- **Merck Darmstadt/Gernsheim** **10.000 Mitarbeiter**
- **VW Werk Wolfsburg** **57.000 Mitarbeiter**
- **VW Werk Kassel/Baunatal** **16.000 Mitarbeiter**
- **Hamburger Hafen** **62.800 Mitarbeiter**
  
- **Fraport in Frankfurt** **17.500 Mitarbeiter**
  
- **Frankfurt Finanzwirtschaft** **73.600 Mitarbeiter**

Direktbeschäftigte, ohne indirekte, induzierte und katalytische Beschäftigungseffekte



# Beschäftigung in Wachstumsregionen

## Arbeitslosenquoten Dezember 2014

Bayern	3,6%
Baden-Württemberg	3,8%
Hessen	5,4%

München	4,8%
Stuttgart	5,4%
Frankfurt	6,9%



# Fraport-Spartenrechnung 9 Monate 2014

Sparte	EBIT-Anteil	EBITDA Marge
Retail & Real Estate	51,0%	78,9%
Aviation	27,8%	29,4%
Ground Handling	1,8%	7,1%
External Activities	19,4%	42,5%

Fraport-Geschäftsbericht 2012:  
„Retail & Real Estate ist Wachstumsmotor Nr. 1“

EBIT = Gewinn vor Zinsen und Steuern

EBITDA = Gewinn vor Zinsen und Steuern und Abschreibungen

EBITDA-Marge: Verhältnis des betrieblichen Ergebnisses vor Abschreibungen zum Umsatz



# Netto-Retail-Erlös pro Passagier

Ziel: 4,00 €

Jahr	Erlös in Euro
2011	3,17
2012	3,32
2013	3,56
2014 (erste 9 Monate)	3,27



# Fraport Verschuldungssituation

Nettofinanzschulden (Konzern) per 30.9.2014	€ 2.828 Mio.
Inkl. Pensionsverpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten	rd. € 2.900 Mio.
EBITDA per 30.9.2014	€ 621 Mio.
Proportional hochgerechnet zum 31.12.2014	€ 828 Mio.

Ergibt Multiplikator von 3,5 (Faktor > 3 ist als hoch einzustufen)

- **Verschuldungskapazität bereits vor T3 ausgeschöpft**
- **T3 verhindert weiteres Wachstum im profitablen Auslandsgeschäft**
- **Steht und fällt mit Status „mehrheitlich im Besitz der öffentlichen Hand“**

Würden öffentliche Aktionäre bei einer ggfs. erforderlichen Kapitalerhöhung mitziehen? Würden bei einer Verschiebung der Aktionärsstruktur „Change of Control“-Klauseln zum Tragen kommen?