

Interessengemeinschaft Ökoflughafen
www.ig-oekoflughafen.de

vertreten durch

Sascha Friebe
Tannenstr. 16

64546 Mörfelden-Walldorf

Gegenanträge zur Fraport HV 2008

Gegenantrag zum Tagesordnungspunkt 3 – Entlastung des Vorstands

Es wird beantragt, den Vorstand nicht zu entlasten

Zur Begründung

- **Verdoppelung der Ausbaurkosten**

Seit Jahren weigert sich der Vorstand, einen - für alle Aktionäre nachvollziehbaren – Finanzierungsplan, vorzulegen. Interessierte Aktionäre erfahren grundlegende Neuigkeiten nicht aus dem berufenen Munde des Vorstands; vielmehr sind sie auf eine eingehende Lektüre von Wirtschaftsblättern angewiesen: Ein unhaltbarer Zustand.

Wie jüngst in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung nachzulesen war, werden sich die Kosten für das Ausbaupaket, bestehend aus Landebahn, Vorfelder, Terminal 3, Erweiterung der bestehenden Terminals, auf sieben Milliarden Euro erhöhen. Siehe hierzu auch den zugehörigen FAZ-Artikel unter

<http://www.faz.net/s/RubBEFA4EA6A59441D98AC2EC17C392932A/Doc~E9FE10809822B4E0395F646DE975E51E8~ATpl~Ecommon~Scontent.html>

Das entspricht nahezu einer Verdopplung des ursprünglichen Etats. Damit nähert sich der Ausbau der Grenze der Unwirtschaftlichkeit und/oder ein Teil der beabsichtigten Projekte kann schlichtweg nicht realisiert werden. Es gehört zu den Pflichten des Vorstands hierzu ausführlich Stellung zu nehmen. Das ist leider nicht der Fall.

- **Weitere Kostensteigerungen durch Airport City**

Zusätzliche Projekte im Rahmen der Airport City wie beispielsweise Gateway Gardens, AirRail-Center usw. treiben die Ausbaurkosten weiter in schwindelerregende Höhen – zusätzliche Beträge von mehr als 3 Milliarden Euro wurden genannt. Die jüngsten Vorgänge um das AirRail-Center sprechen ihre eigene Sprache. Siehe auch diverse Artikel zum Thema AirRail-Center unter:

http://www.ig-oekoflughafen.de/Schwerpunktthema_AirRail-Center.htm

Obwohl Fraport zu rund einem Drittel an dem Prestige-Projekt beteiligt ist, wurde hierzu nur eine enttäuschende Aussage getätigt: „Man sei ja nicht der maßgebende Anteilseigner - insofern sei eine Stellungnahme nicht erforderlich“. Hieraus sollte man folgenden Schluß ziehen: Wenn es Fraport nicht gelingt, ein solch bedeutsames Projekte vor der eigenen Haustüre wirkungsvoll zu managen, wie sollte dies erst bei unübersichtlichen Projekten in aller Welt der Fall sein?

- **Steigende Baupreise**

Nicht zu unterschätzen ist eine deutliche Steigerung der bisherigen Baupreise. Einzel-Objekte verzeichneten bereits Steigerungen von 40% und mehr. Siehe hierzu auch den Artikel „Zunehmende Baukosten belasten Immobilienbranche“ unter:

http://www.ig-oekoflughafen.de/Finanzen_63.htm#Zunehmende

Erinnert sei in diesem Zusammenhang auch an die Inbetriebnahme des neuen Verbindungs-Terminals (CD-Riegel) das mit 114 Mio. € kalkuliert wurde, jedoch nun mit über 300 Mio. € abgeschlossen wurde.

Der von Fraport bezifferte „Inflationsfond“ beschreibt also nur den geringsten Teil der zur erwartenden Kostensteigerungen. Auch hierzu äußerte sich der Vorstand bisher leider nicht.

- **Terminal 3 überflüssig und teurer als geplant**

Das vor kurzem eingeweihte Terminal am Flughafen Heathrow zeigt mit welchen Kosten bei einem vergleichbaren Terminal zu rechnen ist. Dort betragen die Baukosten 5 Milliarden Euro. Mit ähnlich hohen Kosten ist auch in Frankfurt zu rechnen und nicht, wie bisher berechnet, mit lediglich 2 Milliarden €

- **Der Flughafen Frankfurt Hahn bleibt unwirtschaftlich**

Summiert man die bisherigen, alljährlichen Fehlbeträge auf, so kommt man bereits in die Größenordnung des geplanten Flughafenausbaus in Kassel-Calden. Der aus dem unnatürlichen Wachstumsdruck heraus entstandene Teufelskreislauf Neuinvestitionen – Abschreibungen – jährlicher Fehlbetrag, lässt sich mit den angekündigten Gegenmaßnahmen kaum durchbrechen. Mit einem verstärktem Retail-Angebot und Hotels in Flughafennähe lassen sich preisbewusste, billig fliegende Passagiere nur schwer ködern. Ob die angekündigte Erhöhung der Flughafen-Entgelte möglich ist darf angesichts der rüden Methoden des Hauptkunden Ryanair bezweifelt werden. Siehe hierzu auch einen Artikel des Spiegel-Magazin mit dem Titel „Verlasst euch nicht auf Ryanair“, nachzulesen unter:

http://www.ig-oekoflughafen.de/Verschiedenes_34.htm#Verlasst

Der Boom der Billigflieger hat zudem seinen Höhenpunkt (Marktsättigung) erreicht. Weiter ansteigende Kerosinkosten werden ihren Beitrag zu einem weiteren Rückgang leisten. Der Vorstand sollte hier konsequent sein und auch den Flughafen Hahn abstoßen.

+++++

Gegenantrag zum Tagesordnungspunkt 4 – Entlastung des Aufsichtsrats

Es wird beantragt, den Aufsichtsrat nicht zu entlasten.

Zur Begründung

Der Aufsichtsrat kommt seinen Verpflichtungen nur ungenügend nach. Wichtige Entscheidungen des Vorstands werden offensichtlich kritiklos hingenommen. Man kann sich nicht des Eindrucks erwehren, das der Aufsichtsrat entweder nur unzureichend oder gar nicht vom Vorstand informiert wird.

Wie sonst lässt sich die Tatsache erklären, das die Frankfurter Oberbürgermeisterin, Frau Petra Roth, erst auf der Immobilien-Messe in Cannes von bedeutenden Projekten der Airport City erfuhr, die ihr bis dato völlig unbekannt waren?

Der erlassene Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt bezüglich des Nachtflugverbots nicht die von Fraport selbst beantragten Regelungen. Wenn schon der Fraport-Vorstand hierzu keine Aussage macht, sollte man dies eigentlich aus den Reihen des Aufsichtsrats erwarten dürfen. Dies ist jedoch nicht der Fall. Damit geht man das Risiko einer erneuten Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen ein. Siehe hierzu auch den Artikel: „Antrag auf Durchführung eines Planänderungsverfahrens“ unter:

http://www.ig-oekoflughafen.de/Recht_40.htm#Kelsterbach

+++++

Gegenantrag zum Tagesordnungspunkt 7 – Erweiterung des Geschäftszwecks

Es wird beantragt den derzeitigen Geschäftszweck nicht zu ändern.

Zur Begründung

Die Risiken der anhaltenden Immobilien-Krise dürften mittlerweile jedermann bekannt sein. Nicht jedoch der Fraport AG. Als wäre nicht geschehen, beabsichtigt man den weltweiten Einstieg in Immobilien- und Infrastruktur-Projekte aller Art ohne sich deren Risiken zu vergegenwärtigen.

Strategische Entscheidungen können ohne Befragung der Aktionäre gefällt werden. Das Fraport sich hier um einen „Persilschein“ seiner Aktionäre bemüht, zeugt von Unsicherheit und dem Bedürfnis nach „Haftungs-Freistellung“ für diese neuen Bereiche. Das ist nicht akzeptabel.

Der Verkauf der Sicherheitsfirma ICTS geschah auch unter dem Aspekt der Beschränkung auf „Kernkompetenzen“. Der geplante Betrieb einer türkischen Autobahngesellschaft ist, wie auch Betrieb oder Beteiligung an branchenfremden Infrastrukturen, ebenfalls unter dem Gesichtspunkt „Kernkompetenz“ abzulehnen.

Seit dem Zusammenbruch des „Schrepp-schen Weltimperiums“ sollte man eigentlich in Vorstandskreisen dazugelernt haben.