

***Gegenanträge zur Hauptversammlung 2018
mit Stellungnahme der Verwaltung***

Gegenanträge zur Hauptversammlung der Fraport AG am 29. Mai 2018 in Frankfurt am Main

Letzte Aktualisierung: 15. Mai 2018

Nach der Einberufung zur Hauptversammlung 2018 der Fraport AG sind folgende Gegenanträge von Aktionären bei der Gesellschaft eingegangen.

Aktionär Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre zu Tagesordnungspunkten 3 und 4:

Gegenanträge des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre zur Hauptversammlung der Fraport AG am 29. Mai 2018:

Zu Tagesordnungspunkt 3: Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2017

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die Mitglieder des Vorstands nicht zu entlasten.

Begründung:

Intransparente Zwangsumsiedlungen in einem Klima von Drohungen in Brasilien

Fraport Brasil als 100%ige Fraport -Tochter hat zum 2. Januar 2018 den Betrieb des brasilianischen Flughafens Salgado Filho in Porto Alegre für die Dauer von 25 Jahren übernommen. 2.100 Familien der angrenzenden Vila Nazaré droht wegen der geplanten Landebahnerweiterung die Zwangsumsiedlung. Die Bewohner*innen lehnen diese Zwangsumsiedlung strikt ab und werfen Fraport und der Lokalregierung vor, in einem Klima von Drohungen und Einschüchterungen die Rechte der dort lebenden Arbeiterfamilien zu missachten, die Räumungsandrohungen ohne zu-reichende Informationen und in einer besorgniserregenden Intransparenz durchführen zu wollen.

Derzeit gehen Mitarbeiter der von Fraport unter Vertrag genommenen privaten Firma Itazi in Polizeibegleitung durch das Viertel, klopfen an die Haustüren, vermessen die Grundstücks- und Wohnungsgröße, zwingen die Bewohner*innen einen Fragebogen zu ihrer sozialen und finanziellen Lage auszufüllen und erfragen stigmatisierend nach evtl. krimineller Vergangenheit der Bewohner*innen. Zuvor hatten die Bewohner*innen nur über das Fernsehen oder Radio oder von einem Nachbar von der künftigen Zwangsumsiedlung gehört. Auf diese Art und Weise erfahren die Familien der Vila Nazaré in der Nordzone von Porto Alegre im Süden Brasiliens davon, dass sie ihre Häuser verlieren werden und dass sie in andere Stadtteile zwangsverfrachtet werden sollen – noch weiter weg von ihren Arbeitsplätzen, noch weiter weg von dem, was ihre

Heimat ist. Alles nur für den Ausbau der Pisten. In der Wahl zwischen Flugzeugen und Menschen wird klar, was für Fraport Priorität hat: die Flugzeuge.

In der Vila Nazaré leben heute 2.100 Familien. Es sind Arbeiterfamilien, vom Staat im Stich gelassen, die sich die hohen Mieten in anderen Vierteln nicht leisten können und deshalb vor vielen Jahren dieses brachliegende Stück Land besetzt hatten und dort ihre Häuser gebaut haben. So entstanden dort in den letzten 50 Jahren Wohnhäuser, kleine Ladengeschäfte, haben sich familiäre Bindungen, Freundschaften und gute Nachbarschaft gebildet. So haben sie das verbriefte Recht von Staats wegen auf dieses Land erwirkt.

Die Pistenbaupläne aber sollen die Community dort von der Landkarte tilgen. Und das Schlimmste dabei: die Umsiedlung wird willkürlich, autoritär und ohne irgendwelche Garantien für die betroffenen Familien durchgeführt. Der Mangel an Information und Transparenz ist besorgniserregend. Zu keinem Moment wurden die Bewohner*innen angehört, um überhaupt in Erfahrung zu bringen, was sie selbst wollen. Die Stadtregierung von Porto Alegre will die Community spalten und die Familien in zwei verschiedene und zudem weit entfernte und obendrein sehr gefährliche Stadtviertel umsiedeln.

Eines dieser Viertel ist Irmãos Maristas-Timbaúva, im Norden an der Stadtgrenze gelegen. Doch die Familien weigern sich, dorthin zu ziehen. Fraport schaut sich diesen Konflikt von der Seitenlinie an und bietet den Betroffenen keinerlei Unterstützung. Schlimmer noch: Fraport mahnt zur Eile mit der Räumung der Häuser, um den eigenen Zeitplan (und den eigenen Gewinn) nicht zu gefährden.

Die Taktik zur Umsiedlung der Leute der Vila Nazaré ist offensichtlich: Zuerst werden die öffentlichen Dienste eingestellt. Keine Asphaltierungen mehr, nur Sandpisten vor Ort und die Schulen und staatlichen Gesundheitsposten wurden geschlossen. Wer das Wort zu erheben wagt, wird durch die Militärpolizei eingeschüchtert. Die Bewohner*innen berichten von täglichem Polizeiterror in der Gemeinde: aus Polizeiwagen schauen verummte Polizisten heraus und machen die Gestik des Auf-die-Kinder-Schießens, so die uns vorliegenden Erfahrungsberichte aus der Vila Nazaré. Bewohner*innen wurden von Polizisten verprügelt, es soll zu Fällen von Folter durch die Polizei gekommen sein. Wenn also solche Polizisten die Interviewer der Firma Itazi zur Befragung der Bewohner*innen begleiten, so wird klar, wieso die Menschen eingeschüchtert sind.

Die Bewohner*innen wollen trotz aller Angst dort wohnen bleiben, wo sie schon immer gewohnt haben. Bis heute wurde der Community keine Studie vorgelegt, die die Notwendigkeit der Zwangsumsiedlung erklärt. Den Familien wurden keinerlei Informationen gegeben. Die Lokalregierung und Fraport ignorieren laut den Bewohner*Innen alle ihre Rufe nach stadtplanerischer Urbanisierung ihrer Gemeinde, nach Verbesserung der Lebensumstände, was es den Familien ermöglichen würde, dort in Würde wohnen zu bleiben und die städtische Grundversorgung zu genießen.

Laut den Bewohner*innen gibt es keinerlei Dialog, keine Transparenz, sondern nur Räumungsandrohungen, autoritäres Gebaren und Desinformation. Daher verweigern wir dem Vorstand die Entlastung.

Zu Tagesordnungspunkt 4: Beschlussfassung über die Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2017

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die Mitglieder des Aufsichtsrats nicht zu entlasten.

Begründung:

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat es versäumt, den Vorstand anzuweisen, Prozesse im Unternehmen zu etablieren, die sicherstellen, dass solch skandalöse Vorgänge wie derzeit bei den Bewohner*innen der Vila Nazaré in Porto Alegre, denen durch den von Fraport vorangetriebenen Flugpistenausbau ihr Recht auf Wohnen verletzt wird, von vorneherein kategorisch ausgeschlossen werden. Der Aufsichtsrat hat es demnach seiner eigenen Untätigkeit zu verdanken, dass sich die 2.100 Familien Vila Nazaré gegen ihre Zwangsräumung zur Wehr setzen und von Fraport verlangen, dass die Firma endlich Verantwortung für die Verletzung des Menschenrechts auf Wohnen übernehme und dass schließlich ein Alternativplan vorgelegt wird, der den Flughafen-ausbau so konzipiert, dass die Umsiedlung der dort seit über 50 Jahren lebenden Familien unnötig wird. Nur dies würde die Rechte und die Würde der Bewohner*innen garantieren. Die Bewohner*innen fordern zudem, dass alle Informationen mit der Gemeinde und den sie unterstützenden Organisationen geteilt werden müssen. Solange Fraport diese Schritte nicht überzeugend und für die Bewohner*innen der Vila Nazaré in zufriedenstellender Weise einleitet, sind wir gezwungen, dem Aufsichtsrat die Entlastung zu verweigern.

Köln, den 11. Mai 2018

Markus Dufner

Markus Dufner
Geschäftsführer des Dachverbands
der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre

Aktionär Dr.-Ing. Berthold Fuld zu Tagesordnungspunkt 3:

Hiermit beantrage ich, den Vorstand nicht zu entlasten.

Begründung:

Die Fraport AG hat die Genehmigung eines Terminals für Billigflieger – den G-Finger von Terminal 3 – beantragt. Dieses Terminal soll über 12 Gates in der ersten Ausbaustufe und 24 Gates in der zweiten Ausbaustufe verfügen. Als Kapazitäten wurden 4-5 Mio. Passagiere in der ersten und 7-8 Mio. Passagiere in der zweiten Ausbaustufe genannt.¹ Auch im Geschäftsbericht 2017 wird für die erste Ausbaustufe eine Kapazität von 4-5 Millionen genannt (S. 4).

Diese Kapazitätsangaben sind offenbar unrichtig. Die genannten 7,5 Millionen Passagiere pro Jahr in der zweiten Ausbaustufe entsprechen bei 150 Passagieren je Flug 50.000 Flugbewegungen p.a. Das sind pro Gate ca. 2100 Flugbewegungen p.a. oder ca. 1050 Abfertigungsvorgänge p.a. – pro Tag weniger als drei.

Billigfluggesellschaften zeichnen sich durch gleichmäßiges Flugaufkommen, homogene Flotten und kurze Aufenthaltszeiten aus; viele Reisende geben kein Gepäck auf. Bei gleicher Nutzfläche und Zahl von Gates ist der Durchsatz eines Billigflieger-Terminals daher weitaus höher als der eines Drehkreuzterminals. Dabei ist auch zu würdigen, dass der Platzbedarf in Terminals aufgrund neuer technischer Entwicklungen wie Nacktscanner und automatisierte Grenzkontrollen sinkt.

Nach meiner Einschätzung können an einem Gate im Jahr 4000 Abfertigungsvorgänge (entspricht 8000 Flugbewegungen) mit jeweils 150 Passagieren durchgeführt werden; dies entspricht ca. 11 Abfertigungsvorgängen täglich. Bei 18 Betriebsstunden erfolgen Abfertigungen damit im Abstand von ca. 100 Minuten. Dies ist in Relation zu setzen mit der durchschnittlichen Abfertigungszeit von Mittelstreckenflugzeugen, die bei Netzwerkgesellschaften typisch bei 45 Minuten und bei Billigfliegern bei 35 Minuten liegt. Die Auslastung eines Gates läge mit dieser Zahl von Abfertigungen also bei unter 50%.

Typische Flugzeugmuster von Billigfliegern sind A320 und B737-800 mit 180-189 Sitzen, z.T. wird auch der größere A321 eingesetzt. 150 Passagiere je Flug sind daher eine eher niedrige Schätzung.

24 Gates mit diesen Werten korrespondieren mit 192.000 Flugbewegungen p.a. und ca. 29 Mio. Passagieren p.a. In Summe mit den existierenden Anlagen (ca. 550.000 Flugbewegungen p.a. und 68 Mio. Passagiere p.a.) und den bereits genehmigten H und J-Fingern von Terminal 3 (Kommuniziert 14 Mio. Passagiere p. a. entsprechend ca. 100000 Flugbewegungen) ergäbe sich somit eine Gesamtkapazität von ca. 840.000 Flugbewegungen p.a. und ca. 110 Mio. Passagieren – weitaus mehr als im

¹ http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/243._sitzung_am_13.12.2017/top_8_-_praes._fraport__sachstand_entwicklung_low-cost-bereich.pdf

Planfeststellungsverfahren abgewogen wurden (701.000 Flugbewegungen, 90 Mio. Passagiere).

Selbst wenn man von nur 6 Abfertigungsvorgängen je Gate täglich und damit ca. 100.000 Flugbewegungen und 15 Mio. Passagieren p.a. ausgeht, würde mit 750.000 Flugbewegungen und 97 Mio. Passagiere p.a. das im Planfeststellungsverfahren abgewogene Aufkommen überschritten werden.

Der Vortrag viel zu kleiner Kapazitätswerte und damit das Verschleiern allfälliger Auswirkungen – Lärm, Schadstoffe, landseitiges Verkehrsaufkommen – erinnert fatal an das Verhalten der deutschen Automobilindustrie im Dieselskandal. Es ist bezeichnend, dass Fraport zusammen mit führenden Unternehmen der deutschen Automobilindustrie Mitglied des „Affenversuchsvereins“ EUGT war. Eric Conway, Mitautor des Buches Merchants of Doubt, zeichnete in seinem Buch nach, wie Konzerne im Mäntelchen der Wissenschaftlichkeit erfolgreich Erkenntnisse über ihre Produkte verwässerten. Er kommentierte „Wenn das alles stimmt, wie es in der New York Times steht, dann hat die EUGT auf dieselbe Art gearbeitet. Sie diente als Finanzier und Clearing-Zentrum für irreführende Forschung.“¹

Dr.-Ing. Berthold Fuld

¹ https://de.wikipedia.org/wiki/Europäische_Forschungsvereinigung_für_Umwelt_und_Gesundheit_im_Transportsektor

Stellungnahme der Verwaltung

Nach Prüfung der Gegenanträge hält die Verwaltung an ihren Beschlussvorschlägen zur Tagesordnung fest.

Nach Auffassung von Fraport sind die im Gegenantrag zur Zwangsräumung in Brasilien geäußerten Vorwürfe unberechtigt. Fraport verhält sich vollkommen rechtskonform und hält sich an die brasilianischen Gesetze.

Bei der zu räumenden Siedlung handelt es sich um eine illegal errichtete Siedlung in der Sicherheitszone am Ende der Landebahn. Eine Entscheidung, diese Siedlung von den etwa 600 sich illegal dort aufhaltenden Familien zu räumen, wurde von der Regierung des Staates Rio Grande do Sul und der Stadt Porto Alegre bereits im Jahr 2015 getroffen.

Der Vorgang ist weder intransparent, noch findet er unter Bedrohungen statt. Bereits in der Vergangenheit sowie auch jetzt durch Fraport fanden zahlreiche Informationsveranstaltungen und Gespräche mit den Familien oder deren Vertretern statt. Die Stadt Porto Alegre stellt zur Vermeidung der Entstehung weiterer illegaler Siedlungen den Familien neue Wohnungen zur Verfügung. Wer in die neue Wohnung nicht einziehen möchte, erhält von Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre gemäß den brasilianischen Gesetzen eine Kompensation des Wertes der jeweiligen Unterkunft.

Für die Berechnung der Kompensation ist die Vermessung und Registrierung notwendig. Die Bereitstellung von Polizeikräften durch die Regierung des Staates Rio Grande do Sul und den zuständigen Staatsanwalt wurde allein zum Schutz der Mitarbeiter des von Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre beauftragten Unternehmens vor Anfeindungen und Behinderungen bei Ihrer Arbeit notwendig.

Nach Auffassung von Fraport sind auch die publizierten Kapazitätsangaben zum Pier G zutreffend. Sie beruhen auf einer seriösen, an den betrieblichen Gegebenheiten orientierten Berechnung, die auch die Spezifika von Low Cost-Carriern berücksichtigt. Bei der Berechnung einer maximalen Kapazität von Terminals bzw. Flughäfen müssen eine Vielzahl von Prozessoren und Engpassfaktoren einbezogen werden, das reine Hochrechnen der maximalen Kapazität über einen Prozessor ist nicht zulässig.

Rein theoretische Maximalberechnungen unter der Annahme immer gleicher Gegebenheiten lassen die komplexen Abläufe des Luftverkehrs in der Luft und auf dem Boden unberücksichtigt und besagen nichts über die tatsächliche Kapazität der Flughafeneinrichtungen.

Der Vorstand behält sich vor, in der Hauptversammlung am 29. Mai 2018 ausführlicher Stellung zu nehmen.

Frankfurt am Main, im Mai 2018
Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide