

Fraport AG
HV Projektbüro

60547 Frankfurt

E-Mail: HV-Projektbuero@fraport.de

Antrag zur Hauptversammlung am 28.5.19 auf Nichtentlastung des Vorstandes

Hiermit beantrage ich, Vorstand nicht zu entlasten.

Begründung:

Der Vorstand verschleiert, verdrängt und verharmlost bestandsgefährdende Risiken und geht durch den Ausbau sehr hohe Risiken trotz unbefriedigender Ertragsaussichten ein.

In der Berichtsmatrix (S. 117 des Geschäftsberichts) ist die Untergrenze der Schadensstufe hoch 20 Mio. € - das ist für die Gesellschaft ein überschaubarer Betrag. Als bestandsgefährdend sehe ich Risiken mit einer Schadenshöhe von über 1 Mrd. € an. Es ist somit aus der Risikoübersicht nicht erkenntlich, welche Risiken sich bestandsgefährdend auswirken könnten.

Solche Risiken existieren; ihre Eintrittswahrscheinlichkeit ist zumindest möglich.

Besonders kritisch sind alle Entwicklungen, die zu einem geringeren Passagierwachstum bzw. -rückgang in Frankfurt führen. Jedes Prozent weniger Passagiere ist verbunden mit einem um ca. 20 Mio. € geringeren EBITDA, jede Million weniger Passagiere bedeuten ein um ca. 30 Mio. € geringeres EBITDA. Es ist nicht nachvollziehbar, dass die Schadensstufe aus gesamtwirtschaftlichen Risiken als „hoch“, d.h. 10 – 20 Mio. €, dargestellt wird - „sehr hoch“ wäre korrekt.

Neben gesamtwirtschaftlichen Risiken gibt es weitere Risiken, die zu einem deutlichen Rückgang der Passagierzahlen führen können. Dass der Luftverkehr besonders klimaschädlich ist, spricht sich langsam herum. Die Einführung einer Kerosinsteuer ist mittlerweile wahrscheinlich.

Im Risikobericht werden die Risiken aus der Entwicklung neuer Hub-Systeme und kleiner Langstreckenflugzeuge durchaus beschrieben; dass man diesen durch Investitionen in die Kapazitätsausweitung in Frankfurt entgegenwirkt, ist absurd. Durch die Kapazitätsausweitung wird vielmehr der Schaden aus einem möglichen Rückgang der Passagierzahlen potenziert.

Gar nicht erwähnt wird die mögliche (oder wahrscheinliche?) Eröffnung des Berliner Flughafens, die mit einer Verlagerung von Langstreckenflügen verbunden sein könnte, auch wenn dem Berliner Flughafen die Kapazitäten zur Bewältigung eines größeren Umsteigeraufkommens derzeit fehlen.

Bisher nicht bedacht wurde, dass die zunehmende Wettbewerbsintensität durch Billigflieger die Wirtschaftlichkeit des Zubringerverkehrs der LH durch sinkenden Anteil gut zahlender Originärpassagiere bedroht. Eine logische Reaktion wäre die Einstellung unprofitabler Verbindungen.

Lufthansa stellt A380 vorzeitig außer Dienst oder stationiert sie nach München um und beschafft kleinere Langstreckenflugzeuge, die es ihr künftig ermöglichen wird, den Verkehr stärker auf ihre Hubs zu verteilen. Die damit verbundene Reduzierung des Passagierwachstums ist ein höchstwahrscheinliches Risiko der Schadensstufe hoch.

Ein weiteres Risiko besteht in einer Änderung der gesetzlichen Entgeltregelungen und einem damit verbundenen Zwang zur Aufgabe der unterschiedlichen Preisgestaltung für Lokalpassagiere und Umsteiger. Die Preisdifferenzierung zwischen Lokal- und Umsteigepassagieren ist wettbewerbsrechtlich fragwürdig, da sie unter Kostengesichtspunkten nicht gerechtfertigt ist; je nach Ziel liegen die Passagierentgelte für Lokalpassagiere um bis zu 95% höher als für Umsteiger. Eine Anpassung der Entgelte könnte zu einer Verlagerung von Umsteigeverkehr führen; eine Reduzierung der Entgelte für Lokalpassagiere auf das Niveau für Umsteiger würde zu Einnahmeausfällen in der Größenordnung von 100 – 200 Mio. € p.a. führen.

Dr.-Ing. Berthold Fuld
