



Stellungnahme der Verwaltung

Stellungnahme der Verwaltung

Nach Prüfung der Gegenanträge hält die Verwaltung an ihren Beschlussvorschlägen zur Tagesordnung fest. Zu den Gegenanträgen nimmt sie wie folgt Stellung:

Vision und Strategie der Fraport sind nicht dauerhaft festgelegt. Sie werden in mehrjährigen Abständen kritisch hinterfragt und an die neuen Gegebenheiten des Marktes und des Unternehmens angepasst.

Ende der 90er Jahre hatte sich das Unternehmen zum Ziel gesetzt, 50 % des Umsatzes im externen Geschäft zu erwirtschaften. Von dieser Umsatzbetrachtung ist Fraport im Zuge des Börsengangs zu einer verstärkt wertschaffungsorientierten Betrachtung übergegangen. Mit Blick auf den anstehenden Flughafen ausbau hat sich Fraport weiterhin entschieden, weniger im externen Geschäft zu investieren und statt dessen über kapitalschonendere Managementverträge international zu wachsen. Die Tatsache, dass weltweit weitaus weniger Privatisierungstransaktionen durchgeführt wurden als zunächst gemeinhin prognostiziert, trug ebenfalls zu dem geringeren Anteil des externen Geschäfts am Gesamtumsatz bei.

Die Business Mission aus dem Jahre 1999 war zunächst darauf ausgerichtet, bis 2005 "einer der drei leistungs- und renditestärksten Airport-Konzerne weltweit" zu werden. Dieser Zeithorizont der Business Mission lieferte im letzten Jahr den Impuls für eine Überarbeitung. Dabei musste berücksichtigt werden, dass es sowohl intern als auch im externen Marktumfeld entscheidende Veränderungen gegeben hat. Hier sind für die Fraport z.B. der Börsengang zu nennen, aber auch die neue Segmentstruktur und die wertorientierte Steuerung. Im Marktumfeld sorgen die Expansion der Low Cost Carrier, der technologische Wandel (neue Flugzeugmuster wie Airbus A380 bzw. Boeing B 787) sowie die zunehmende Konzentration und der Wettbewerb der großen Airline-Allianzen für neue Herausforderungen.

Die heute geltende Vision konzentriert sich daher vermehrt auf die jeweiligen Stärken der einzelnen Segmente. Leistungsstärke- und Wertschaffungsfokus sind nach wie vor enthalten, ergänzt um das wichtige Thema Nachhaltigkeit. Dabei bleibt der Flughafen ausbau die wichtigste Maßnahme, um unsere Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und unsere Vision zu realisieren.

Zur **Vermögens- und Finanzlage** ist anzumerken, dass Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG der Hauptversammlung 2005 die Ausschüttung von 75 Cent pro Aktie für das Geschäftsjahr 2004 vorschlagen (Geschäftsjahr 2003: € 0,44). Die zur Ausschüttung vorgeschlagene Dividende entspricht einem Anstieg um 70 %. Damit wird die Ausschüttungsquote bezogen auf den Konzern-Jahresüberschuss von ca. 50 % angestrebt; im Vorjahr wurden 34,5 % ausbezahlt.

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit des Fraport-Konzerns in 2004 von € 519,4 Mio. resultierte aus den Mittelzuflüssen des betrieblichen Bereichs von € 633,7 Mio. Unter der Berücksichtigung des Mittelabflusses aus Investitionstätigkeit von € 260,8 Mio. und dem Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit von € 200,6 Mio. sowie den Fremdwährungseffekten von € 2,4 Mio. ergibt sich eine Erhöhung des Finanzmittelbestandes von € 55,6 Mio. Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich im Wesentlichen durch die Verminderung der Finanzschulden um € 167,5 Mio.

Der Ausweis und die Bewertung des Anlagevermögens entsprechen den aktuell anzuwendenden IFRS-Vorschriften. Im IFRS-Abschluss wird das Sachanlagevermögen entsprechend dem erwarteten Nutzungsverlauf linear abgeschrieben. Die Folgen sind ein nach IFRS erheblich höheres Anlagevermögen und als Gegenposten höhere Gewinnrücklagen sowie Passivposten für latente Steuern. Im Einzelabschluss der Fraport AG, aufgestellt nach HGB-Vorschriften, ergaben sich keine Änderungen durch die Anwendung der internationalen Rechnungslegungsstandards im Konzernabschluss.

Unsere langfristigen Planungsrechnungen enthalten, unter Berücksichtigung der allen Langfristplanungen immanenten Ungenauigkeiten, alle mit dem Ausbau zusammenhängenden Kosten- und Erlösentwicklungen. Die sich auf dieser Grundlage ergebende Eigenkapitalrendite zeigt sowohl im mittel- wie auch langfristigen Planungshorizont in einer gewissen Bandbreite ein stabiles Niveau, d.h. es gibt keinerlei Anhaltspunkte für einen etwaigen wesentlichen Rückgang.

Die Veränderung der Luftverkehrsstruktur zu mehr Direktverbindungen ist in unseren Verkehrs-Prognosen entsprechend berücksichtigt. Dem steht eine Konzentration des Interkont-Verkehrs auf wenige, große Hubs, insbesondere auch durch den Einsatz des A380 gegenüber.

Die Strategie des Airport Retailing ist klar auf die Zielgruppe der Passagiere ausgerichtet. Der größte Teil der Erlöse des Airport Retailing wird im Bereich hinter der Sicherheitskontrolle generiert, der nur Passagieren mit Bordkarte zugänglich ist. Das Geschäft mit den Passagieren wird durch eine Liberalisierung der Öffnungszeiten nicht berührt. Unsere Planung der Renovierung der Einzelhandelsflächen sieht sukzessive Teilschritte sowie die Schaffung von Ersatzflächen vor, die gewährleisten, dass jederzeit ausreichend Einzelhandelsflächen vorgehalten werden.

Die wesentlichen Beteiligungen der Fraport AG werden regelmäßig einem Impairment-Test unterzogen. Der Impairment-Test wird sowohl für den Einzelabschluss der Fraport AG als auch für den Fraport-Konzern-Abschluss durchgeführt.

Bei den von der Deutschen Bahn im Wege der Klage geltend gemachten Forderungen über ca. € 82 Mio. zuzüglich Zinsen handelt es sich grundsätzlich um aktivierungspflichtige Anschaffungs- und Herstellungskosten. Im Rahmen des

für die Überbauung des Fernbahnhofs am Flughafen Frankfurt durchzuführen- den Impairment-Tests, wurde die Klageforderung berücksichtigt.

In Manila hat die philippinische Regierung am 21.12.2004 die Enteignung des Terminals eingeleitet und am selben Tag auf Grundlage eines entsprechenden Gerichtsentscheids den Besitz übernommen. Die Projektgesellschaft PIATCO verteidigt sich gegen die Enteignungsklage der Regierung. Das Enteignungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen, dennoch bereitet die philippinische Regierung die Inbetriebnahme des Terminals vor. Die Fraport AG verfolgt ihre Rechte weiter im ICSID-Schiedsverfahren in Washington. Das Vorgehen der philippinischen Regierung werten wir als weiteren Rechtsbruch, insbesondere auch, weil nach wie vor keine Entschädigung geleistet wurde. Wir gehen daher davon aus, dass spätestens mit Abschluss des Schiedsverfahrens gegen die Philippinen in Washington mit einer entsprechenden Entschädigung gerechnet werden kann.

Die Gesamtbewertung der Risikosituation der Fraport AG hat ergeben, dass der Fortbestand des Konzerns unter Substanz- und Liquiditätsgesichtspunkten nicht gefährdet ist und auf absehbare Zeit keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar sind. Allerdings würde insbesondere ein Verzicht auf den Flughafen-Ausbau neben der Abschreibung wesentlicher Teile der bereits getätigten Investitionen die Marktposition des internationalen Luftverkehrskreuzes Frankfurt langfristig schwächen.

Der **Ausbau des Flughafens** und die Planung der neuen Landebahn liegen im Interesse des Unternehmens, da mit Inbetriebnahme der Landebahn die absehbaren Kapazitätsengpässe behoben und weitere Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen werden. Vorhabensbedingte Eingriffe in die Landschaft bzw. Umweltbelastungen werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung, zu der die Fraport AG eine umfassende Umweltverträglichkeitsstudie mit den Planfeststellungsunterlagen vorgelegt hat, bewertet und durch die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Entscheidung angemessen abgewogen.

Entsprechendes gilt für das angesprochene Absturzrisiko auf die Chemiefabrik Ticona; auch hier hat die Fraport AG umfangreiche Untersuchungen und Gutachten vorgelegt. Diese Gutachten kommen zu dem Ergebnis, dass das Risiko akzeptabel ist.

Der Auslegungsraum der Planfeststellungsunterlagen und damit die Beteiligung der Kommunen ist unter großzügigen Maßstäben von der Anhörungsbehörde anhand der erwarteten Projektauswirkungen festgelegt worden.

Die Fraport AG geht davon aus, dass ein Planfeststellungsbeschluss einer gerichtlichen Nachprüfung standhält. Aus den Planfeststellungsunterlagen geht u. a. eindeutig hervor, dass die funktionalen Anforderungen an das neue Terminalgebäude und die neue Landebahn in vollem Umfang erfüllt werden. Sollte die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Abwägung der Auffassung sein, dass im Einzelfall weitere Informationen vorgelegt werden müssten, wird die Fraport AG dem nachkommen. Dies entspricht bei vergleichbaren Großvorha-

ben der üblichen Vorgehensweise. Die Vorbereitungen des geplanten Ausbaus vor Erlass eines abschließenden Urteils stellen daher kein "Vabanque-Spiel" dar, zumal die Fraport AG zunächst die Entscheidungen in den Eilverfahren abzuwarten haben wird, bevor es zu erheblichen Ausbauminvestitionen kommt.

Die Risiken durch mögliche schärfere Fluglärmschutzbestimmungen sind derzeit zu unbestimmt, um hierauf im Geschäftsbericht hinzuweisen. Das Mediationspaket wird von Fraport erfüllt. Insbesondere ist mit dem Planfeststellungsantrag auch das von der Mediation geforderte Nachtflugverbot beantragt worden.

Die Bedenken hinsichtlich eines angeblich durch den Flughafenausbau bedingten Wertverlustes von Immobilien können wir nicht teilen. Sowohl Untersuchungen Dritter als auch eigene Erkenntnisse zeigen, dass Immobilien in Flughafennähe dauerhaft nicht an Wert verlieren.

Bezüglich des **Einkommens der Mitarbeiter und des Vorstands** ist festzustellen, dass die Behauptung, das Einkommen der Mitarbeiter sei gesunken, auf einer falschen Interpretation beruht. Die angegebenen Zahlen stellen den durchschnittlichen Personalaufwand dar, berechnet aus den Angaben für den Konzern. Hieraus ergibt sich der scheinbare Rückgang: Durch Integration des Sicherheitsdienstleisters ICTS wurde ein Geschäftsfeld mit im Markt niedrigerem Lohn- und Gehaltsniveau in die Berechnung einbezogen, was zu der kalkulatorischen Reduzierung des Personalaufwandes pro Kopf führt. Es handelt sich also um einen rein statistischen Effekt. Tatsächlich ist im Betrachtungszeitraum die durchschnittliche Brutto Lohn- und Gehaltszahlung in der Fraport AG pro Kopf von 1999 bis 2004 um rund 17,2 % auf rund 39.630 € gestiegen ist.

Die außerdem angesprochene Erhöhung der durchschnittlichen Vorstandsbezüge ist rechnerisch falsch ermittelt. Aus den kalkulierten Durchschnittswerten je Vorstandsmitglied in Höhe von 342,5 T€ für 1999 und 571,0T€ im Jahr 2004 ergibt sich eine Steigerung in Höhe von 66,7% und nicht wie dargestellt um 108%. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Zusammensetzung des Vorstandes geändert hat und bei der Bestellung von neuen Vorstandsmitgliedern üblicherweise 5-Jahresverträge abgeschlossen werden, die entsprechend der Marktsituation Anpassungen der Fixgehälter und der variablen Gehälter vorsehen. Im übrigen wurde das Volumen der Rückstellungen für die Bonuszahlungen für 2004 wegen des besonders guten Jahresergebnisses entsprechend den erfolgsabhängigen Verträgen angehoben.

Im gleichen Zeitraum ist der Jahresüberschuss des Unternehmens von 79,7 Mio. € in 1999 auf 136,4 Mio. € in 2004 um 71,1% gestiegen.

Die ausgewogene und verantwortungsvolle Unternehmensstrategie hatte keine „radikalen personellen Strukturänderungen“ zur Folge. Das Ziel einer nachhaltigen und wertschaffenden Entwicklung aller Geschäftsfelder konnte durch die Entwicklung ausgewogener Modelle, die auch die Interessen der Beschäftigten berücksichtigten, erreicht werden.

Bei der Fraport AG sind keine **politischen Mandatsträger beschäftigt**, die für ihr Mandat vollständig freigestellt sind. Selbstverständlich ist davon auszugehen, dass einzelne Beschäftigte als Bürger in unterschiedlichen Funktionen politische Verantwortung, z. B. als Stadtverordnete oder Mitglieder in Gemeinderäten und Kreistagen, übernehmen. Sie nehmen diese Funktionen ehrenamtlich wahr und werden, soweit gesetzlich vorgeschrieben, für ihre Tätigkeit freigestellt. Eine zusätzliche Vergütung wird von Fraport nicht gezahlt.

Die Bedingungen des von Fraport neu konzipierten **Management Stock Option Plans 2005** sehen vor, dass eine Kurssteigerung von mindestens 20 Prozentpunkten erreicht sein muss, bevor Optionen ausgeübt werden können. Der Plan ist dabei langfristig angelegt. Nach der Ausgabe gibt es eine Wartezeit von 3 Jahren, in denen die Optionen nicht ausgeübt werden können. Liegt der Börsenkurs nach den 3 Jahren unter den geforderten 20 Prozent, können die Aktienoptionen nicht ausgeübt werden. Die Optionen kommen also nur zur Ausübung, wenn auch die Aktionäre durch eine entsprechende Kurssteigerung erheblich profitiert haben.

Der Management Stock Option Plan 2005 stellt durch die Kombination von absoluter und relativer Hürde, durch eine generelle Gewinnbegrenzung, das geforderte Eigeninvestment für jede einzelne Tranche des Plans und die Verlängerung der Wartezeiten bei gleichzeitiger Verkürzung der Ausübungszeiten ein sehr anspruchsvolles Programm dar. Er entspricht damit den Empfehlungen, die im Deutschen Corporate Governance Kodex gegeben wurden.

Die Fraport AG hat sich an dem Fonds zur **Entschädigung ausländischer Zwangsarbeiter** beteiligt, worauf im vergangenen Jahr aufgrund eines gleichlautenden Gegenantrags bereits hingewiesen wurde. Aus Sicht des Unternehmens besteht kein Anlass für ein weiteres Engagement in diesem Zusammenhang. Im Übrigen wäre ein Beschluss der Hauptversammlung, durch welchem dem Vorstand die Mittelverwendung vorgeschrieben werden soll, mit zwingenden aktienrechtlichen Vorgaben unvereinbar und daher unzulässig.

Die Verwaltung behält sich vor, zu den einzelnen Gegenanträgen in der Hauptversammlung am 01. Juni 2005 ausführlicher Stellung zu nehmen.

Frankfurt am Main, Mai 2005

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide