

Gert Ungar
Großer Hasenpfad 117
60598 Frankfurt am Main
Tel : 069/684009

An die Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
HV-Projektbüro (MSG)
60547 Frankfurt am Main

Betr. Hauptversammlung 2007

30.04.2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

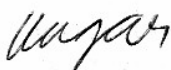
Zu den Tagesordnungspunkten 3 und 4 stelle ich folgenden Gegenantrag:

Vorstand und Aufsichtsrat wird die Entlastung verweigert, da sie Vermögen der Aktionäre vernichten.

Den Antrag begründe ich, wie folgt:

Vorstand und Aufsichtsrat halten an dem Vorhaben fest, die Landebahn Nordwest zu bauen. Inzwischen hat Fraport mit Ticona eine Absichtserklärung abgeschlossen, gemäß der der Produktionsbetrieb der Ticona in Kelsterbach zum 30. Juni 2011 beendet wird. In der Presse wurde berichtet, dass Fraport für die Übernahme des Grundstücks und die Verlagerung der Produktion an einen anderen Standort eine Entschädigung von 650 Mio. Euro bezahlen wird. Falls vor der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs über die Zulässigkeit der Inbetriebnahme der geplanten Landebahn ein verbindlicher Vertrag abgeschlossen wird, droht somit den Aktionären ein zusätzlicher Schaden in Höhe von 650 Mio. Euro. Es ist kaum anzunehmen, dass der Europäische Gerichtshof vor 2011 entscheiden wird. Da für die Investition und im Fall der Genehmigung des Betriebs für die Entschädigung von Anwohnern weitere erhebliche Kosten anfallen werden, ist nicht zu erwarten, daß die Aktionäre in absehbarer Zeit aus der Investition einen Gewinn erwarten können. Es ist eher zu erwarten, dass der Gewinn der Fraport AG, falls die neue Landebahn gebaut wird, für viele Jahre niedrig sein wird. Es ist sogar wahrscheinlich, dass Fraport Insolvenz anmelden müssen wird, falls nicht die Politik auf Kosten der Steuerzahler einen Teil der Kosten übernehmen wird.

Mit freundlichen Grüßen.



Ungar

Gegenantrag von Herrn Günter Paulitsch zu den Tagesordnungspunkten 3 und 4:

Ich empfehle, Aufsichtsrat und Vorstand für das Geschäftsjahr 2006 keine Entlastung zu erteilen.

Begründung:

Die Ertrags- und die Liquiditätslage bleiben unbefriedigend:

Trotz eines Abwicklungsvolumens am Rande der Flughafenkapazität u.a. dank des Zusatzgeschäfts der Fußballweltmeisterschaft verharrt das finanzielle Ergebnis unverändert auf niedrigem Niveau, wenn die nochmalige weitere Reduzierung der Abschreibungen bei einer generellen Erhöhung der Nutzungsdauern und einer maximalen Abschreibungsdauer von „... -80 Jahre“ (2005: „... -70 Jahre“), die zusätzlichen Weiterbelastungen für Sicherheitsaufwendungen zu Lasten der Allgemeinheit und sonstige ergebnisverbessernde Einmaleffekte berücksichtigt werden.

Die Liquiditätslage des Jahres 2006 stammt „... im Wesentlichen aus den Emissionserlösen des Börsengangs.“ Eine Thesaurierung – bis auf die Verzinsung der Emissionserlöse - mittels zwischenzeitlich erwirtschafteter freier Cash Flows, die das laufende Wachstum und die Zukunftsinvestitionen absichern, fehlen weiterhin.

Die künftigen Herausforderungen werden vernachlässigt:

Die Fehleinschätzung „...“, dass der Betrieb des Flughafens mit den Anlagen, der Technik und dem Betrieb der Ticona vereinbar sei bzw. mit einigen Maßnahmen vereinbar gemacht werden könne¹.“ muß nun mit 670 Mio Euro kompensiert werden und sprengt den mit 419 Mio Euro für die Landbahn Nordwest – darin enthalten 14,6 Mio Euro für die Hindernisbeseitigung – angesetzten Rahmen². Die wiederholten Irrungen – erinnert sei an „Manila“, an den hochverschuldeten Flughafen Hahn, der wieder einen Verlust über nahezu 16 Mio Euro erwirtschaftet hat und einen Verlustvortrag über 85 Mio Euro mitschleppt, oder an die 40 %-ige Unterdeckung der Umsatzerwartung der 7 Jahresplanung - lassen es fraglich erscheinen, ob der künftige Umweltbeitrag für die weiteren Ausbauten mit 120 Mio Euro – wie in der Anhörung zur Planfeststellung erklärt - ausreichend dotiert ist. Die Bemühungen der europäischen Nachbarn jedenfalls weisen auf Ausgleichszahlungen in anderen Größenordnungen für Lärm-, Klimaschutz und Infrastrukturmaßnahmen hin. Die Fraport-Verantwortlichen halten es bislang nicht für erforderlich, den Ticona-Deal als Zeichen weiterer wirtschaftlicher Auseinandersetzungen mit wachstumsgefährdenden finanziellen Kompromissen in Folge zu betrachten und nehmen den Status Quo des aktuellen Subventionierungstatbestands für den Luftverkehr auch künftig als gegeben an.

Die Erfolgsaussichten des Ausbauprojektes bleiben im Dunkeln:

Der Spagat, sich einerseits mit einem Planungshorizont für die Flugverkehrsprognosen bis zum Jahr 2020 zu begnügen³, der die wesentlichen nachfragebeeinflussenden Trends wie z.B. Bevölkerungsrückgang, Kraftstoffversorgung/-preise, Subventionsabbau und Nachfrageelastizität negiert, und sich andererseits mit milliardenschweren Investitionen mit langfristigen Abschreibungsdauern mit i.W. zwischen 40 und 80 Jahren zu engagieren, ist nicht nachvollziehbar. Da auch keine Finanzierungsvorschläge über die bis 2012 anstehenden Investitionen über 6,9 Mrd Euro, die - wie im Börsenjahr 2001 - eine unverträgliche

¹ Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29. September 2006, S. 1774

² Fraport AG: Ausbau Flughafen Frankfurt Main. Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren. A3 Konfigurationsanalyse v. 01.11.2004, S. 103

³ Fraport AG: Ausbau Flughafen Frankfurt Main. Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren. G8 Verkehrsprognosen v. 12.09.2006

Eigenkapitalquote nach sich ziehen, vorliegen, müssen die Finanzierung und die mittelfristige Planungssicherheit in Zweifel gezogen werden. Dies gilt auch für den Erfolg des Ausbaus, da auch für die erwartete finanzielle Lage nach dem Ausbau immer noch keine Übersicht über die mit dem Ausbau erzielten Nutzen und die verursachten Kosten vorliegt.

Ob ein solches finanziell und kalkuliert nicht abgesichertes Großprojekt ohne ständige weitreichende öffentliche Unterstützung Erfolg haben kann, ist höchst zweifelhaft. Daß demnächst „...Deutschlands größte Baustelle...“, mit nicht abschätzbaren Umweltfolgen für 21,1 Mio Umsteiger bei nur 3,1 Mio zusätzlichen Originärpassagieren am Frankfurter Flughafen ihre Arbeit aufnehmen soll, macht die Frage nach der finanziellen und der ökonomischen Rechtfertigung des geplanten Ausbaus nur noch dringlicher. Mit der Behauptung „...insbesondere ein Nichtausbau (würde) neben der Abschreibung wesentlicher Teile der bereits getätigter Investitionen die Marktposition des internationalen Luftverkehrsdrehkreuzes Frankfurt langfristig schwächen.“ lassen sich die mangelnden Einsichten der Aktionäre in die Ausbauplanung nicht rechtfertigen.

G.Paulitsch/01.05.2007

Gegenantrag von Herrn Rainer Portenhauser, Grabenstr. 2, 64546 Mörfelden-Walldorf

Gegenantrag -zu TOP 2: Beschlussfassung zur Gewinnverwendung

1. Antrag Verwendung des Gewinns als Mindestentlohnung

Aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2006 und folgende werden 70% unter entsprechender Minderung der Dividendensumme für eine neue Konzernstrategie zur Verfügung gestellt.

Ein Teil für die Verwendung der ausgewiesenen Gewinne soll nicht als Dividende ausgeschüttet werden sondern:

Alle am Flughafen Frankfurt bei der FRAPORT AG beschäftigten Personen sowie deren Subunternehmen und Auftragnehmern sollen eine Mindestvergütung von \geq € 9,50 /Stunde erhalten. (Bei neuen Auftragsvergaben soll dies entsprechend zusätzlich zur Bedingung gemacht werden). Zusätzlich soll mehr Personal eingestellt werden.

Begründung:

Die bisherige und noch mehr die gegenwärtige Konzernstrategie setzt allein darauf, die Kosten, insbesondere diejenigen der Beschäftigung, ließen sich ständig reduzieren. Der seit Jahren betriebene Arbeitsplatzab- und Umbau wird weitergeführt, die verbliebenen Mitarbeiter werden einem psychischen Druck sondergleichen ausgesetzt. Die Angst um den Erhalt des Arbeitsplatzes wird rücksichtslos ausgenützt.

Viele Arbeitsbereiche werden an Subunternehmen vergeben, weil dies angeblich billiger ist; die Arbeitsplätze werden mit „billigen“ Arbeitskräften besetzt. Diese Konzernstrategie, die sich voll und ganz einpasst in ein sozial und ökologisch blindes Marktgeschehen, ist zum Scheitern verurteilt.

Es ist nicht nur eine moralische Frage sondern vielmehr eine sicherheitsrelevante.

1. In allen Bereichen und vor allem bei der Abfertigung, Beladung, Entladung sollten die durchzuführenden Arbeiten von qualifizierten Kräften durchgeführt werden, schließlich fliegen ja die Flugzeugen anschließend über unsere Köpfe und die Arbeitskräfte sollten wissen was sie machen und vor allem auch kommunizieren können. (Nachweis ausreichender Deutsch- und Englischkenntnisse).
2. Aufgrund der Personalknappheit besteht die Gefahr, dass es wegen Überlastung zu Fehlern kommen kann. Hier ist dingend durch die Bereitstellung von mehr Personal Abhilfe zu schaffen.
3. Da in dem unteren Einkommens-Bereich kein auskömmliches Einkommen erzielt werden kann, besteht eine erhöhte potentielle Anfälligkeit für eine illegale Aufbesserung des Einkommens.

Eine Gewinnmaximierung auf Kosten der Sicherheit ist grundsätzlich abzulehnen.

Ferner ist anzumerken, dass auch ein ausreichendes Einkommen notwendig ist, um in die Ferne zu reisen, wovon wiederum die FRAPORT profitiert. Langfristig sollte sich jeder eine Flugreise leisten können. Wenn jedoch miserable Löhne gezahlt werden, wer soll den dann in Zukunft fliegen?

Anlehnend daran folgt weiterer Antrag

2. Antrag Schaffung einer Stabsabteilung „Qualitätsbeauftragter“

Aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2006 und folgende werden 5% unter entsprechender Minderung der Dividendensumme zur Verfügung gestellt für eine neue Konzernstrategie.

Ein Teil für die Verwendung der ausgewiesenen Gewinne soll nicht als Dividende ausgeschüttet werden sondern:

Zur Einrichtung einer Stabsabteilung zur Qualitätsverbesserung verwendet werden. Die Abteilung ist mit Weisungsbefugnis auszustatten.

Aufgaben ähnlich des Wehrbeauftragten bei der Bundeswehr

Aufgaben:

1. In allen Abteilungen und Bereichen organisatorische Arbeitsabläufe zu analysieren und so Fehler vorzeitig zu erkennen und gegenzusteuern.
2. Anlaufstelle für Beschwerden und Verbesserungsvorschläge sowohl für eigene Mitarbeiter als auch für Fremdfirmen.
3. Aufdecken von Mängeln im Anlagenbereich sowohl von bauliche als bei sonst. Arbeitsmitteln und Einrichtungen.
4. Beseitigung von Schwachstellen.
5. Überprüfung von strategischen Entscheidungen auf Ressourcenauswirkung, Umwelteinwirkung, Personalauswirkung, sowie Prüfung der Grundlagen der zugrunde liegenden Voruntersuchungen.

Begründung:

Qualitätsverbesserung und Verbesserung der internen Kommunikation, Abbau von Ängsten. Mitarbeiter sollen sich direkt an den „Qualitätsbeauftragten“ wenden können und keine Angst vor Vorgesetzten und Arbeitsplatzverlust haben müssen. Ggf. ist zur Einführung sogar ein Prämiensystem zur Arbeitsplatzverbesserung anzudenken.

Sicherheit gerade am Flughafen ist ein hohes Gut, deshalb ist auf die Qualität sowohl der Arbeit als auch des Equipments besonderer Wert zu legen, zu dessen Überprüfung und Umsetzung ist jedoch Kontrolle und ständige Verbesserung notwendig.

Fraport AG Frankfurt Airport Services
Worldwide
HV-Projektbüro (MVG)
60547 Frankfurt am Main
Telefax: 069 690-25201

Anträge zur Hauptversammlung 2006

Antrag zu den Tagesordnungspunkten 3 und 4

Ich stelle den Antrag, den Vorstand nicht zu entlasten

- Grundsätzlich ist jeder Vorstand verpflichtet, das ihm anvertraute Kapital innerhalb des Bereichs seiner Geschäftstätigkeit bestmöglich zu nutzen. Dieser Verpflichtung kommt der Vorstand durch das Verfolgen eines offensichtlich unprofitablen Ausbauprojekts nicht nach. Das geplante Investitionsvolumen von über 6 Mrd. Euro übersteigt die Herstellungs- und Anschaffungskosten des derzeit genutzten Sachanlagevermögens – mit diesen Investitionen kann die Kapazität des Frankfurter Flughafens jedoch nur um ca. 60% gesteigert werden. Allein dies führt bereits zu einer verschlechterten Kostenposition. Hinzu kommt, dass in dem diesbezüglichen in die Planfeststellungsunterlagen eingestellten Gutachten G19.1 ein in Relation zum Wachstum des Verkehrsaufkommens überproportionaler Anstieg der Beschäftigtenzahlen prognostiziert wird – ein deutlicher Hinweis auf eine im Ausbaufall abnehmende Produktivität und damit auf einen Molocheffekt.

Die These, dass der Ausbau unprofitabel ist, wird u.a. durch ausweichendes Beantworten von auf den letztjährigen Hauptversammlungen gestellten Fragen nach zu erwartender Eigenkapitalrendite, Gewinn vor und nach Steuern und Gewinn je Aktie gestützt. Im Regelfall rechtfertigen Unternehmen gegenüber ihren Aktionären Großinvestitionen durch positive Ertragserwartungen; Fraport beschränkt sich auf blumige Worte, die keine Rückschlüsse auf Ertragserwartungen zulassen. Fraport will wachsen; aber Größe allein bietet keine Gewähr für attraktive Erträge. Und vielleicht ist es sogar ein Mythos, dass Umsteigepassagiere in besonderem Maße zu den Erträgen im Retail-Segment beitragen – die Non-Aviation-Umsätze je Passagier sind in Frankfurt jedenfalls auch im Vergleich zu Nicht-

Drehkreuzen nur durchschnittlich (siehe Studie von AT Kearney: „Take off: Flughafen-Umsätze heben ab“)

- Im Planfeststellungsverfahren wurde eine Prognose ausgelegt, bei der angenommen wurde, dass die Preise für Flüge über Frankfurt nach Ausbau sich nicht erhöhen. Ein Vertreter der Fraport deutete jedoch bei einem Aktienforum der DSW bereits an, dass man damit rechnen, höhere Gebühren durchsetzen zu können. Hinzu kommen höhere Kosten für die Fluggesellschaften als Konsequenz der deutlich steigenden durchschnittlichen Rollzeit. Als Folge muss man jedoch mit einer preisinduzierten Verkehrsverlagerung rechnen.
- Es ist fraglich, ob das von der Gesellschaft angewandte Preismodell, das für Lokalpassagiere höhere Gebühren als für Umsteiger vorsieht, mit dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen vereinbar ist. Eine z.B. durch das Bundeskartellamt veranlasste Preisanpassung würde jedoch entweder zu einer verringerten Wettbewerbsfähigkeit im Umsteigermarkt oder, falls man die Gebühren für Lokalpassagiere auf den Wert derer für Umsteiger senken würden, erheblich niedrigeren Erträgen führen.
- Dass die Wirtschaftlichkeit nicht mehr gegeben ist, zeigt sich auch in einer Vorvereinbarung zu einem Anti-Lärm-Pakt; während im Anti-Lärm-**Paket** der Mediation die Anwendung des Verursacherprinzips für passiven Schallschutz unstrittig war, strebt die Gesellschaft jetzt eine Subventionierung an. Es ist offen, ob dies überhaupt zulässig wäre.
- Entgegen der Ankündigung in einer Adhoc-Meldung vom 29.11.2006 „Es ist vorgesehen, die endgültigen Verträge auf Basis der Absichtserklärung im ersten Quartal 2007 zu verhandeln. Der Vorstand der Fraport AG beabsichtigt, die endgültigen Verträge (die der Zustimmung des Boards der Celanese Corp. bedürfen) auf der Basis eines bindenden Angebotes der Celanese/Ticono der Hauptversammlung am 30.05.2007 zur Entscheidung vorzulegen und im Falle eines zustimmenden, gesetzmäßigen Beschlusses der Hauptversammlung, abzuschließen.“ hat der Vorstand die Verträge nicht der Hauptversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt.
- Dem Vorstand ist es nicht gelungen, durch Lobbyarbeit darauf hinzuwirken, dass ein Fluglärmschutzgesetz verabschiedet wird, das Planungssicherheit schafft. Zwar wurde ein Gesetz verabschiedet, in dem die Interessen der Fraport so stark berücksichtigt wurden, dass es sogar im Bundestag als „Lex Fraport“ bezeichnet wurde; der Bundespräsident zögert allerdings mit der Unterzeichnung. Sein Zögern ist ein deutliches Signal, dass das Gesetz verfassungsrechtlich zumindest fragwürdig ist – Rechts- und damit Planungssicherheit kann es nicht gewähren. Der Aufwand für passiven Schallschutz ist daher derzeit für Fraport nicht kalkulierbar; um das tatsächlich gebotene oder das in der Mediation beschlossene Schutzniveau sicherzustellen, sind Milliardenaufwendungen erforderlich, die Fraport nicht einkalkuliert hat.
- Der Vorstand erkennt, dass eine erfolgreiche Entwicklung der Immobilienprojekte, vor allem des Mönchhof-Geländes, Gateway- Gardens und des Airrail-Centers, durch die Landbahn Nordwest und die damit verbundenen Belastungen (Lärm; Absturzrisiko) gefährdet wird.
- Der Vorstand achtet nicht mit hinreichender Konsequenz auf die Einhaltung des Corporate Governance-Kodes. So ließ er die Einladung von Fraport-Mitarbeitern zu A380-Flügen durch die Lufthansa zu, obwohl Vorstandsmitglieder und Mitarbeiter im Zusammenhang mit ihrer

Tätigkeit weder für sich noch für andere Personen von Dritten Zuwendungen oder sonstige Vorteile fordern oder annehmen oder Dritten ungerechtfertigte Vorteile gewähren dürfen.

- Der Vorstand hat wahrscheinlich eine unrichtige Abhängigkeitserklärung abgegeben „Der Vorstand erklärt, dass nach den Umständen, die uns jeweils in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, wir bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten haben. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und mit ihnen verbundenen Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.“. Das Ausbauprojekt wird auf Veranlassung des Landes Hessen und des Eigners der Stadtwerke Frankfurt durchgeführt, die hier ungeachtet der fehlenden betriebswirtschaftlichen Rechtfertigung politische Ziele verfolgen. Der Vorstand hat es bisher versäumt, darzulegen, dass die Investition in den Ausbau des Frankfurter Flughafens die ertragreichste Handlungsalternative ist.

Ich stelle den Antrag, den Aufsichtsrat nicht zu entlasten

- Der Aufsichtsrat ist verpflichtet, darauf hinzuwirken, dass der Vorstand das ihm anvertraute Kapital innerhalb des Bereichs seiner Geschäftstätigkeit bestmöglich nutzt. Dieser Verpflichtung kommt der Vorstand, geduldet durch den Aufsichtsrat, durch das Verfolgen eines offensichtlich unprofitablen Ausbauprojekts nicht nach.
- Der Aufsichtsrat lässt zu, dass die beherrschenden Mehrheitseigner mit dem insbesondere von ihnen betriebenen Ausbauprojekt Maßnahmen zum Nachteil der Gesellschaft veranlassen. Ich weise ausdrücklich darauf hin, dass dies Schadenersatzforderungen der Aktionäre nach sich ziehen kann.

Bad Homburg, 15.5.2007

Berthold Fuld

Sascha Friebe
Tannenstr. 16
64546 Mörfelden-Walldorf
16. Mai 2007

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
HV-Projektbüro (MVG)
60547 Frankfurt am Main

Gegenanträge zur Hauptversammlung 2007 der Fraport AG

Gegenantrag zum Tagesordnungspunkt 3

Ich beantrage, den Vorstand nicht zu entlasten und begründe dies wie folgt:

Über Jahre hinweg hat der Vorstand erkennbare Hindernisse und Risiken, die dem Bau der Landebahn Nordwest entgegenstehen, geleugnet und als nicht maßgebend dargestellt. Durch diese wiederholten Fehleinschätzungen wurde und wird den Aktionären Schaden zugefügt. Im Einzelnen sind zu nennen:

Chemiewerk Ticona

Für die Beseitigung des Chemiewerks muß zusätzlich zu den geplanten Ausbaukosten ein Betrag von 650 Mrd. € aufgebracht werden. Diese Summe übersteigt die Baukosten der geplanten Landebahn Nordwest bei weitem. Die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus wird dadurch in erheblichem Maße geschmälert. In der Presse war nachzulesen, das über den endgültigen Kauf des Chemiebetriebs erst auf der Hauptversammlung entschieden werden sollte. Dies scheint nicht mehr der Fall zu sein. Offensichtlich wurde dem Vorstand das Risiko einer solchen Abstimmung bewusst. Ich beantrage, eine solche Entscheidung wieder auf die Tagesordnung zu setzen.

Eine Sammlung von Presseartikeln zu diesem Thema kann unter nachfolgender Internetadresse eingesehen werden.

http://www.ig-oekoflughafen.de/Schwerpunktthema_Ticona.htm

AirRail Center Fernbahnhof

Nachdem die Bonner Immobiliengesellschaft IVG die Bebauung des AirRail Centers nicht aus eigener Kraft stemmen konnte, musste die Fraport AG als einer der zukünftigen Hauptmieter beiseite springen. Obwohl die Wiederaufnahme der Bautätigkeiten im November 2006 angekündigt und Ende Februar 2007 eine medienwirksame Grundsteinlegung erfolgte, sind bis auf den heutigen Tag keine Bauarbeiten zu erkennen.

Aufgrund einer Vielzahl weiterer Immobilienprojekte in unmittelbarer Nähe macht man sich gegenseitig Konkurrenz. Da sich schon heute ein Überangebot abzeichnet, wird eine unbefriedigende Einnahmesituation die Folge sein.

Auch in den neuen Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren wird das Risiko eines Flugzeugabsturzes der nur 150 m entfernt liegenden Anflugschneise weiterhin kleingeredet. Kaum ein Mieter, dem die Planung bekannt ist, wird sich freiwillig einem solchen Risiko aussetzen.

Eine Sammlung von Presseartikeln zu diesem Thema kann unter nachfolgender Internetadresse eingesehen werden.

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

Entwicklung des Luftverkehrs

Entwicklung der Immobilien- und Gewerbesparte

Billigflieger, Margenverfall, eine fortschreitende Liberalisierung (open skies Abkommen) und eine Hinwendung zum Punkt zu Punkt Verkehr kennzeichnen die Entwicklung des Weltluftverkehrs. Mit der Fliegerei selbst, wird sich in Zukunft kaum noch Geld verdienen lassen. Dies ist auch der Fraport AG bekannt.

Aufgefangen werden soll dies durch eine umfassende Weiterentwicklung der Immobilien- und Gewerbesparte. Ich darf darauf hinweisen, das die Fraport AG während der Erörterung 2005/2006 die Bedeutung dieser Sparte kleingeredet hat – der Widerstand umliegender Gemeinden sollte nicht herausgefordert werden. Da nun aber ein Strategiewechsel nicht mehr abzuleugnen ist, wird sich der genannte Widerstand erneut manifestieren. Es ist davon auszugehen, das insbesondere gewerbliche Vorhaben nicht in der geplanten Form durchzusetzen sind.

Konkurrenzsituation

Vereinigte Emirate

Ein gigantischer Flughafen entsteht zur Zeit in den Vereinigten Emiraten. 6 parallele Start- und Landebahnen werden gebaut – 370 Exemplare des Superjumbos A380 sollen dort einmal stationiert werden. Wirtschaftlich günstige Rahmenbedingungen und eine nicht vorhandene Besiedlung im Umland ermöglichen ein nahezu grenzenloses Wachstum. Der Flughafen steht bezüglich des Frachtumschlags auf der Route Nordamerika / Asien in unmittelbarer Konkurrenz zu Frankfurt. Die Lufthansa hat die Brisanz dieser Situation erkannt und ein Gutachten hierzu erarbeiten lassen. Die Ergebnisse blieben bisher jedoch unter Verschluss. Da die Lufthansa ein bedeutender Anteilseigner bei Fraport ist, beantrage ich die Offenlegung dieses Gutachtens.

Eine Sammlung von Presseartikeln zu diesem Thema kann unter nachfolgender Internetadresse eingesehen werden.

http://www.ig-oekoflughafen.de/Schwerpunktthema_Arabische_Emirate.htm

Kosten des Ausbaus

Fehlender Finanzierungsplan

Die Kosten des Ausbaus sind von ursprünglich 3,4 Mrd. € auf mittlerweile nahezu 6 Mrd. € angewachsen. Darin nicht enthalten sind weitere Aufwendungen für Instandsetzung, Erfüllung behördlicher Auflagen und Neuanschaffungen.

Bis heute wird interessierten Aktionären ein nachvollziehbarer Finanzierungsplan, geschweige denn eine Kosten-Nutzen Rechnung, vorenthalten.

In der Presse ist lediglich von internen Berechnungen die Rede. Als Alarmsignal sind die von Dr. Schulte, ehemaliger Finanzvorstand, verkündeten Sparpläne zu werten der Konkretisierung zu wünschen ist.

Zweiter Börsengang

Mehrmals gab es in der Presse Hinweise auf einen zweiten Börsengang der Fraport AG in Verbindung mit der Neubewertung des Immobilien- und Gewerbesektors. Wenn dem so sein sollte, beantrage ich, hierzu verbindliche Auskünfte zu geben und das Thema nicht länger dem Bereich der Spekulation zu überlassen. Die Interessen aller Aktionäre werden hierbei zutiefst berührt.

Terminalkapazitäten

Neben dem Neubau des Terminals 3 wurde der Bau des sogenannten A0-Fingers bekanntgegeben. Die Baukosten hierfür werden mit rund einer Milliarde beziffert. Da die Kapazitäten des beantragten Terminals 3 für den geplanten Passagierzuwachs völlig ausreichen, eher überdimensioniert sind, ist der Bau der A0-Fingers als zusätzliche Vorratsplanung zu werten. Anders ausgedrückt: Wird am Bau des A0-Fingers festgehalten, werden Teile des Terminals 3 hinfällig. Die Durchführung beider Projekte ist gegenüber den Planungsbehörden nicht darstellbar und somit zum Scheitern verurteilt.

Superjumbo A380

Als Flop sind letztlich die bisherigen Darbietungen des Superjumbo A380 zu werten. Weder ist die Maschinen besonders leise noch kann sie die erhofften Kapazitätssteigerungen garantieren. Aufgrund außergewöhnlich starker und langanhaltender Wirbelschleppen konnte der hohe Abstand zu nachfolgenden, zur Landung ansetzenden Flugzeugen nicht reduziert werden. In Spitzenzeiten bedeutet der Einsatz des A380 den Verlust von 1 bis 1,5 Flugzeugen. Der Fraport AG ist hierbei vorzuwerfen, das sie den Versprechungen des Herstellers blindlings gefolgt ist und in vorauseilendem Gehorsam Investitionen im 3-stelligen Millionenbereich getätigt hat. Es ist fraglich ob sich diese Investitionen jemals rechnen werden.

Lohnentwicklung

Die Entwicklung des Lohnniveaus am Frankfurter Flughafen gibt Anlaß zur Sorge. Mehr und mehr werden Teile des Unternehmens nach klassischem Vorbild ausgelagert und durch „Billigkräfte“ ersetzt. Der Erfolg eines jeden Unternehmens gründet sich auf zufriedene, motivierte Mitarbeiter. Wenn jedoch in weiten Teilen Löhne gezahlt werden, die knapp über dem Existenzminimum liegen, verkehrt sich die erforderliche Motivation in Frustration. Mit entsprechenden Folgen – man denke nur an den Sicherheitsbereich.

Gegenantrag zum Tagesordnungspunkt 4

Ich beantrage, den Aufsichtsrat nicht zu entlasten und begründe die wies folgt:

Zu den fundamentalen Funktionen eines Aufsichtsrats gehört, wie schon dem Namen zu entnehmen ist, die Kontrolle und Beaufsichtigung des Vorstands. Aufgrund der Vielzahl der Mitglieder darf angenommen werden, das man sich dort vieler Probleme bewusst war, es aber nicht geschafft hat, sich entsprechendes Gehör zu verschaffen. Die Ausübung der Kontrollfunktion wurde nicht wahrgenommen.

Gegenantrag von Herrn Achim Fey, Kaulbachstraße 38, 60596 Frankfurt

Gegenantrag zu TOP 3 und 4: Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat

Vorstand und Aufsichtsrat wird keine Entlastung erteilt.

Stattdessen wird die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young AG, Frankfurt/Eschborn, als Prüfer für eine Sonderprüfung gemäß § 142 Abs. 1 AktG bestellt. Prüfungsgegenstand sind die Vorbereitungshandlungen des Vorstandes zum Ausbau des Flughafens und insbesondere die Maßnahmen zu dessen Finanzierung unter Berücksichtigung des in diesem Zusammenhang verhandelten Letter of Intent mit der Firma Ticona im Hinblick auf die Frage der Wirtschaftlichkeit des Flughafenausbaus.

Begründung:

Nach Angaben des Finanzvorstandes von Fraport, Dr. Stefan Schulte, wird insbesondere die Übernahme von Ticona die Kosten für den Ausbau dramatisch in die Höhe treiben. Er rechnet nunmehr mit einem Investitionsvolumen von 5,5 Mrd. EUR (nach 6 Mrd. EUR im Vorjahr). Nach früheren Mitteilungen der Fraport sollte das Ausbauvorhaben zunächst 3,2 Mrd. EUR kosten. Auf Grund dieser drastischen Erhöhung der Ausbaukosten scheint es fraglich, ob das Vorhaben noch wirtschaftlich ist und überhaupt finanziert werden kann. Daher ist es notwendig zu wissen, ob diese Zweifel an der Wirtschaftlichkeit berechtigt sind und ob auf Grund der Entscheidung des Vorstandes zur Übernahme der Ticona dieses Gremium das Unternehmen oder die Renditeerwartungen der Fraport-Anteilseigner in unzumutbarer Weise schädigt oder geschädigt hat.

Der jetzt vorliegende Geschäftsbericht weist für den Konzern eine Bilanzsumme von 4,2 Mrd. EUR aus. Das beabsichtigte Investitionsvolumen beträgt fast das Anderthalbfache dieser Bilanzsumme. Auch erscheint zweifelhaft, wie aus einem EBIT von 330 Mio. EUR bzw. aus einem Jahresüberschuß von 228 Mio. EUR die Aufwendungen für eine dazu notwendige Finanzierung bestritten werden können.

Aus diesen Gründen ist es notwendig, entsprechende Transparenz zu schaffen und zu diesem Zweck die beantragte Sonderprüfung durchzuführen.



Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
HV-Projektbüro (MVG)

60547 Frankfurt am Main

Postfach 13 03 35
50497 Köln
Tel. 0221 / 599 56 47
Fax: 0221 – 599 10 24
dachverband@kritischeaktionaere.de
www.kritischeaktionaere.de

Telefax: 069 690-25201
E-Mail: HV-Projektbuero@fraport.de

Z.Hd.v. Herrn Minister Karl-Heinz Weimar, Vorsitzender des Aufsichtsrats
Z.Hd.v. Herrn Dr. Wilhelm Bender, Vorsitzender des Vorstands

Köln, 16. Mai 2007

Gegenantrag zur Hauptversammlung der Fraport AG 2007

Sehr geehrter Herr Minister Weimar, sehr geehrter Herr Dr. Bender,

zur Hauptversammlung der Fraport AG am 30.05.2007 stellt der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre einen Gegenantrag. Bitte veröffentlichen Sie diesen auf der Website der Fraport AG.

Ein Nachweis der Aktionärseigenschaft des Dachverbands geht Ihnen per Fax zu. Für Rückfragen erreichen Sie mich unter der Telefon-Nummer 0221/599-5647 oder per Email unter dachverband@kritischeaktionaere.de.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Dufner
Geschäftsführer des Dachverbands
der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre

Anlage: Gegenantrag



Postfach 13 03 35
50497 Köln
Tel. 0221 / 599 56 47
Fax: 0221 – 599 10 24
dachverband@kritischeaktionaere.de
www.kritischeaktionaere.de

Gegenantrag des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre zur Hauptversammlung der Fraport Aktiengesellschaft am 30.05.2007

Gegenantrag zum Tagesordnungspunkt 3:

Den Mitgliedern des Vorstandes wird die Entlastung verweigert.

Begründung:

Die Mitglieder des Vorstandes haben es im Geschäftsbericht 2006 versäumt, die wirtschaftlichen Risiken, die durch die geplanten Investitionen in den nächsten 10-15 Jahren entstehen können, aufzuzeigen.

1. Ein Kostenplan über die Investitionssummen auf der einen Seite und die mit der Kapitalmittelbeschaffung notwendige Refinanzierung auf der anderen Seite, wurde nicht vorgelegt. Es ist für die Aktionäre nicht erkennbar, wie bei einem jährlichen Gewinn von ca. 200 Mio. Euro (2005 151,5 Mio € und 2006 228,9 Mio €) und einem Eigenkapital von 2,345 Mrd. € (2006) eine Gesamtinvestition von ca. 8 Mrd. € in den nächsten 10 bis 15 Jahren (Dow Jones Newswires (15.02.2007)) aufgebracht werden soll.

Im Geschäftsbericht wird das Gesamtinvestitionsvolumen für den Bau einer neuen Landebahn sowie von Passagierabfertigungs- und weiterer Betriebsanlagen – inklusive der Zahlungen an Ticona und inflationsbereinigt (bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000) – mit über 4 Mrd. Euro bis zum Jahr 2020, angegeben (S. 89 des Geschäftsberichts 2006). Es ist im Geschäftsbericht 2006 nicht nachvollziehbar dargelegt, aus welchen Mitteln diese Investition gezahlt werden sollen.

2. In dem Geschäftsbericht 2006 werden hinsichtlich des geplanten Flughafen-Ausbaus auf Seite 76 lediglich die Risiken aufgezeigt, die das Unternehmen im Falle des Nichtausbaus befürchtet. In der Gesamtrisikobeurteilung auf Seite 80 wird ausgeführt, dass der Fortbestand der Fraport AG unter Substanz- und Liquiditätsgesichtspunkten nicht gefährdet sei und auf absehbare Zeit keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar seien. Allerdings, so der Geschäftsbericht 2006, würde insbesondere ein Nicht-Ausbau neben der Abschreibung wesentlicher Teile der bereits getätigten Investitionen die Marktpositionen des internationalen Luftverkehrsdrehkreuzes Frankfurt langfristig schwächen.

Der Vorstand legt nicht dar, weshalb ohne Ausbau das internationale Luftverkehrsdrehkreuz Frankfurt geschwächt werden könnte. Nach eigenen Angaben im Planfeststellungsverfahren ist eine Entwicklung des Flughafenstandortes weiterhin möglich (von heute 500.000 Flugbewegungen zu 520.000 Flugbewegungen im Jahr 2020). Andere Simulationen gehen davon aus, dass eine Steigerung bis hin zu 570.000 Flugbewegungen möglich sein werden (Gutachten im Auftrag der Zukunft-Rhein-Main). Durch eine effiziente Ausnutzung des bestehenden Systems zugunsten eines internationalen Hub-Flughafens kann das Luftverkehrsdrehkreuz Frankfurt stabilisiert, erweitert und auf Dauer - ohne das Investitionsrisiko – entwickelt werden und so das Unternehmen – mit seinen rentablen Geschäftszweigen – zukunftsfähig sein.

3. Aufgrund der lediglich pauschalen Angabe des Gesamtinvestitionsvolumens für das Ausbauvorhabens von über 4 Mrd. Euro ist nicht ersichtlich, ob die mit dem Ausbau verbundenen weiteren absehbaren Kosten bereits kalkuliert worden sind. Zu nennen ist der möglicherweise notwendige Kauf der Tanklager in Raunheim, um weitere Sicherheitsrisiken beim Landeanflug auf die geplante Landebahn zu vermeiden. Aber auch die wirtschaftlichen Auswirkungen weiterer Lärminderungsmaßnahmen, wie diese derzeit im Regionalen-Dialogforum verhandelt werden, sind nicht aufgezeigt worden.

Eine Entlastung des Vorstandes kann auf Grund der mangelhaften Informationen zu den wirtschaftlichen Risiken im Zusammenhang mit den geplanten Investitionen nicht erteilt werden.