

Stellungnahme der Verwaltung

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

Die Gegenanträge befassen sich im Schwerpunkt mit der wirtschaftlichen Entwicklung des Unternehmens, Kosten und Finanzierung des Ausbaus und dabei in Sonderheit mit der Vereinbarung mit Ticona/Celanese.

Soweit im Rahmen der Gegenanträge Themenstellungen erörtert werden, die dem Grunde nach die fachliche Auseinandersetzung mit dem Flughafenausbau betreffen, wird ergänzend auf die Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

Auf diese Themenbereiche konzentriert sich die nachfolgende Stellungnahme.

Zur Vermögens- und Ertragslage

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens entwickelt sich nach wie vor positiv. Der Fraport-Konzern steigerte seine Ergebnisse auch im Geschäftsjahr 2006. Einen wesentlichen Beitrag zu dieser Entwicklung liefert die positive Umsatzentwicklung und das strikte Kostenmanagement. Die Umsatzerlöse nahmen im Geschäftsjahr um 2,6 % auf 2.143,9 Mio. € zu. Gleichzeitig lagen Personal- und Sachaufwandsquote nahezu auf Vorjahresniveau. In Folge dessen nahm das EBITDA um 6,6 % auf 578,4 Mio. € zu, die EBITDA-Marge verbesserte sich von 26,0% auf 27,0 %. Trotz der über dem Vorjahreswert liegenden Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen stieg der Jahresüberschuss, zusätzlich begünstigt durch positive Einmaleffekte im Steuerergebnis sowie durch eine Zahlung für das Terminalprojekt in Manila, überproportional zum EBITDA. Die positive Entwicklung des Jahresüberschusses, auch ohne Einbezug der Einmaleffekte, ist ein Beleg für die hohe Ertragskraft des Fraport-Konzerns. Sie zeigt sich auch im Vorschlag zur Zahlung einer Dividende von 1,15 € pro Aktie, nach 90 Cent pro Aktie im Jahr 2005.

Die Fraport AG hat seit dem Börsengang in erheblichen Umfang Liquidität geschaffen. In den Jahren seit dem Börsengang wurde stets ein positiver Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit erzielt. Die Mittel wurden verwendet für Dividendenzahlungen und Investitionen. Auch im Jahr 2006 wurden sowohl planmäßige als auch außerplanmäßige Tilgungen von Verbindlichkeiten im Mittel- und Langfristbereich vorgenommen. Dem steht eine Erhöhung der langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber, so dass insgesamt eine Optimierung der Finanzierungsstruktur stattgefunden hat. Der Finanzmittelbestand hat im Vorjahresvergleich von 574,2 Mio. € auf 617,6 Mio. € zum 31.12.2006 zugenommen.

Zur Marktentwicklung

Aufgrund seiner derzeitigen Leistungsdaten, seiner vorteilhaften geographischen Lage sowie der Wirtschaftskraft seines Einzugsgebietes besteht für den Flughafen Frankfurt Main die große Chance, von den Konzentrationsprozessen im Marktsegment der Hub-Airports zu profitieren. Im Falle des zügigen Abschlusses des aktuellen Ausbauprojektes wären die Voraussetzungen dafür gegeben, dass sich Frankfurt dauerhaft als einer der wenigen internationalen Mega-Hubs am Markt positionieren kann, über die die Mehrzahl der Umsteigeverkehre weltweit gelenkt werden.

Gutachterliche Untersuchungen in Form einer Luftverkehrsprognose im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens belegen dieses Entwicklungspotential anhand der prognostizierten Nachfrage. Diese Luftverkehrsprognose berücksichtigt gerade die in den Gegenanträgen genannten Trends innerhalb und außerhalb Deutschlands und stellt diese auch explizit dar. Diese Prognose belegt, dass für den Flughafen Frankfurt ein Wachstumspotential auf rund 88 Mio. Passagieren in 2020 zu erwarten ist. Zudem wird mit einem Ausblick auf das Jahr 2025 deutlich, dass ein weiteres Luftverkehrswachstum absehbar ist.

Aus der Marktentwicklung im Falle einer erheblichen zeitlichen Verzögerung des Ausbauprojektes am Flughafen Frankfurt Main ergäben sich nicht nur eine deutlich abgeschwächte Wachstumsdynamik, sondern auch Veränderungen in der Passagier- und Verkehrsstruktur des Flughafens, die als gravierend bezeichnet werden können. Es wäre zu erwarten, dass erheblich weniger Umsteigepassagiere das Drehkreuz Frankfurt nutzen. Heute sind über die Hälfte aller Passagiere des Flughafens Umsteiger. Auch die Zusammensetzung der Passagiere würde sich stark verändern: Aufgrund des Rückgangs an Umsteigepassagieren würden weniger internationale Passagiere den Flughafen Frankfurt nutzen. Diese Veränderungen haben erhebliche unmittelbare und mittelbare Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung der Fraport AG in allen Segmenten und würden in der Folge zu deutlich verminderten Einnahmen und Erträgen führen.

Solange die neue Landebahn nicht in Betrieb geht, können die stündlichen Bewegungseckwerte am Flughafen Frankfurt nicht mehr signifikant erhöht werden. Es liegen keine belastbaren Untersuchungen vor, die belegen, wie der Flughafen mit seinem bestehenden Bahnsystem ein Verkehrsvolumen von mehr als 520.000 Bewegungen im Jahr bei akzeptablen Verspätungsniveau erreichen könnte. Der A380 wird voraussichtlich im Linienbetrieb mit vergleichbaren Sicherheitsabständen wie die bestehende B747 verkehren und zusätzliche Sitzplatzkapazitäten offerieren. Der hierdurch ermöglichte Passagierzuwachs wird ohne Ausbau dennoch in einem begrenzten Rahmen bleiben.

Damit besteht ohne den Ausbau keine Möglichkeit, die vorhandenen Nachfrage zu bedienen. Entsprechend könnten auch keine Flugpläne mit mehr Bewegungen von den Fluggesellschaften angeboten werden. Der Ausbau stellt somit die einzig dauerhafte Entwicklungsperspektive für den Flughafen dar. Vor diesem Hintergrund ist das Handeln der Fraport davon bestimmt, einen zügigen Ausbau des Flughafens zu ermöglichen. Dies war auch ein wesentlicher Beweggrund für den Abschluss der Vereinbarung über die Verlagerung des Werkes der Ticono.

Zum Investitionsvolumen und Wirtschaftlichkeit

Fraport geht nach derzeitigen Planungen von einer Investitionssumme von rund 4,3 Milliarden € für alle im Zusammenhang mit dem Ausbau der Landebahn Nordwest und des Terminal 3 stehenden Vorhaben aus. Dieser Ansatz korrespondiert zu den im letzten Jahr kommunizierten 3,4 Milliarden € Investitionsvolumen. Hierbei haben sich in einzelnen Bereichen Kostenerhöhungen ergeben aufgrund erhöhter behördlicher Anforderungen beispielsweise hinsichtlich der Entwässerung und einer Erhöhung des Budgets für das Genehmigungsverfahren. Hinzu kommt noch ein Teilbeitrag aus der Vereinbarung mit Ticono, der bisher noch nicht in den Kalkulationen berücksichtigt war. Die in den Gegenanträgen genannte Summe von 6 Mrd. € ist nicht richtig. Dieser Betrag beinhaltet Investitionen in Ertüchtigung und Erweiterung des Bestandes.

Fraport sieht keine weitere Verteuerung des Ausbaus aufgrund einer Diskussion über externe Sicherheitsrisiken in Verbindung mit dem Tanklager in Raunheim und dem AirRail Center. Im Planfeststellungsantrag wird gutachterlich belegt, dass das im Flughafenumfeld einschließlich des Tanklagers Raunheim externes Risiko akzeptable Werte aufweist. Daher besteht keine Notwendigkeit, das Tanklager zu verlegen. In den Planfeststellungsunterlagen zum Flughafenausbau wird darüber hinaus gutachterlich dargelegt, dass von einer Vereinbarkeit des AirRail Center mit der beantragten Landebahn Nordwest hinsichtlich der zu prognostizierenden Auswirkungen, speziell auch bzgl. der Risikosituation, ausgegangen werden kann. Somit können hieraus auch keine Kosten entstehen.

Es steht zu erwarten, dass der Bundespräsident in Kürze das neue Fluglärmschutzgesetz unterzeichnen wird. Es werden keine weiteren als die bereits berücksichtigten Aufwendungen erwartet.

Hinsichtlich der Auswirkungen eines möglicherweise abzuschließenden Anti-Lärm-Paktes ist festzustellen, dass hieraus keine wirtschaftlichen Risiken für Fraport entstehen dürften. Im Rahmen der Verhandlungen zum Anti-Lärm-Pakt wird nicht angestrebt, dass die durch den Ausbau bedingten passiven Schallschutzmaßnahmen subventioniert werden sollen. Vielmehr wird die Fraport AG als Vorhabensträgerin im Falle des Ausbaus die im Planfeststellungsbeschluss festgelegten bzw. im neuen Fluglärmschutzgesetz geforderten Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen erstatten. Diese Lärmschutzmaßnahmen, die zu Kosten führen, können über die Flughafenentgelte refinanziert werden, wie dies bereits heute mit Lärmschutzmaßnahmen geschieht. In den wirtschaftlichen Planungen der Fraport AG sind angemessene Kostenansätze zum Lärmschutz berücksichtigt. Nur soweit darüber hinaus gehende passive Schallschutzmaßnahmen finanziert werden sollen, sieht die Absichtserklärung zu einem Anti-Lärm-Pakt vor, dass insoweit ein Regionalfonds geschaffen werden soll. Dies ist nicht mit einer Subventionierung gleichzusetzen. Andererseits kann ein solcher Pakt dazu beitragen, die Risiken im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses und der anschließenden Gerichtsverfahren hinsichtlich möglicher zeitaufwändiger weiterer Untersuchungen und Auflagen reduziert werden, so dass eine höhere Stabilität des Beschlusses im Sinne der antragstellenden Fraport zu erwarten ist.

Der Ausbau ist mit seinem Wachstumsschub alternativlos für die langfristig positive wirtschaftliche Entwicklung unseres Gesamtunternehmens. Ein Nichtausbau oder eine langwierige Ausbauverzögerung würde gravierende strategische und somit auch wirtschaftliche Nachteile für unser als Mega-Hub operierendes Geschäftsmodell nach sich ziehen.

Unsere Prognoserechnungen zeigen, dass das Ausbauprojekt aus heutiger Sicht auch unter Einbeziehung der wirtschaftlichen Effekte aus den Ticona-Zahlungen eine angemessene Rendite erreichen wird.

Die Fraport AG verfügt über eine solide Basis zur Finanzierung der Ausbaumaßnahmen, einschließlich der Ticona-Zahlungen. Zur Finanzierung stehen uns neben den stabilen Cash-Flows aus dem operativen Geschäft und den liquiden Mitteln u.a. aus dem Börsengang auch Möglichkeiten der Kreditaufnahme bei nationalen und internationalen Banken und der Nutzung des Fremdkapitalmarkts zur Verfügung. Öffentliche Mittel für die Durchführung des Ausbauprogramms und anderer Investitionen in die Flughafenanlagen sind nicht vorgesehen.

Angesichts des sorgfältigen Umgangs des Managements mit dem Kapital der Aktionäre und der intensiven Abwägung der getroffenen Entscheidungen liegen Gründe für eine Sonderprüfung nach § 142 I AktG nicht vor.

Zu Risiken des Ausbaus

Fraport verkennt nicht, dass der Planfeststellungsbeschluss sich mit einer Vielzahl von Rechtsfragen wird beschäftigen müssen, die neben dem deutschen Recht auch auf Rechtsvorschriften des europäischen Gemeinschaftsrechts zurückgehen. Mit dem Abschluss der Vereinbarung mit Ticona wird ein im Hinblick auf die Seveso II Richtlinie möglicherweise bestehendes Verzögerungspotenzial ausgeschlossen. Dennoch kommt eine Einbeziehung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften (EuGH) vor allem wohl im Wege eines sogenannten Vorabentscheidungsverfahrens in Betracht, wenn die mit der Angelegenheit befassten deutschen Gerichte zu der Auffassung gelangen, dass für die Auslegung von Vorschriften des europäischen Rechts die Mithilfe des EuGH erforderlich ist und deswegen Rechtsfragen zur Vorabentscheidung dem EuGH vorlegen. Es ist deshalb nicht auszuschließen, dass es, trotz der Einigung mit Ticona, vor einer abschließenden Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu einer solchen Vorabentscheidung kommt.

Fraport geht allerdings nicht davon aus, dass eine Vorlage an den EuGH erfolgen wird, insbesondere, wenn die Ticona – Frage durch die Vereinbarung entfallen ist. Vielmehr rechnet Fraport damit, dass nunmehr der Planfeststellungsbeschluss tatsächlich, wie von der Genehmigungsbehörde in Aussicht gestellt, noch in 2007 ergehen kann. Der Vorstand hält es in Kenntnis der Risiken für realistisch und wahrscheinlich, dass die Landebahn Nordwest nach dem zu erwartenden Eilverfahren vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof und einer zweijährigen Bauzeit zwischen Ende 2010 und dem Winterflugplan 2011 in Betrieb genommen werden kann. Für die Ertragsplanung gehen wir hierbei konservativ vom späteren Zeitpunkt aus.

Der als Risiko angeführte geplante Flugsteig A0 stellt eine Qualitätssteigerungsmaßnahme dar, da mit diesem Flugsteig mehr Großraumflugzeuge am Gebäude abgefertigt werden können. Der Bau dieses Flugsteigs ist auch vor dem Hintergrund erforderlich, dass das Terminal 3 später als ursprünglich geplant errichtet werden wird und die neuen größeren Flugzeuge wie die A380 schon früher im Einsatz sein werden. Es ist nicht vorgesehen, am Umfang des Endausbaus des Terminals 3 Veränderungen vorzunehmen. Dieses Terminal wird entsprechend dem Kapazitätsbedarf in Bauabschnitten errichtet werden. Damit ist sichergestellt, dass es nicht zu vergeblichen Investitionen kommen wird. Fraport geht nicht davon aus und hat gegenwärtig auch keine Erkenntnisse über die Haltung der relevanten Genehmigungsbehörden, dass die Umsetzung beider Projekte zum Scheitern verurteilt ist. Vielmehr hat die Genehmigungsbehörde in Kenntnis der Planungen zum Terminal 3 die entsprechenden luftrechtliche Anzeigen zum Flugsteig A0 positiv beschieden.

Zur Befassung der Hauptversammlung mit der Ticona Vereinbarung

Der Abschluss der Vereinbarungen mit Ticona fällt als Maßnahme der Geschäftsführung nach der gesetzlichen Zuständigkeitsordnung des Aktiengesetzes grundsätzlich in den Verantwortungsbereich und die Leitungskompetenz des Vorstands. Eine Pflicht zur Einbindung der Hauptversammlung ergibt sich weder aus Gesetz noch aus den vom Bundesgerichtshof entwickelten Grundsätzen, wonach in eng begrenzten Ausnahmefällen trotz fehlender ausdrücklicher gesetzlicher Kompetenzzuweisung eine Befassung der Hauptversammlung erforderlich ist.

Durch den Abschluss der Vereinbarungen bleiben die rechtlichen Grundlagen von Fraport, insbesondere die satzungsmäßige Verfassung und das Betätigungsfeld als einer der weltweit führenden Flughafenbetreiber, unangetastet, auch wenn die Vereinbarungen von nicht unerheblicher wirtschaftlicher Tragweite sind. Die wirtschaftliche Bedeutung einer Maßnahme allein kann aber eine Hauptversammlungszuständigkeit nicht begründen. Zudem bewegt sich die angestrebte Vereinbarung mit Ticona nicht in der von der Rechtsprechung geforderten Größenordnung. Die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze waren insbesondere deshalb nicht einschlägig, es bleibt eine Vorstandsentscheidung.

Im Rahmen der nach Abschluss des Letter of Intent und während der laufenden Verhandlungen durchgeführten vertiefenden Untersuchungen hat sich die Beurteilung des Vorstands aus dem November 2006 bestätigt, dass der Abschluss der Vereinbarungen vorteilhaft für Fraport ist. Der Vorstand hat dabei alle derzeit erkennbaren Themenstellungen zu diesem Vertragswerk unter Berücksichtigung der Business Judgement Rule intensiv und unter Einbindung externer Berater geprüft und abgewogen.

Vor dem Hintergrund dieses Sachstands, der die bisherigen Erkenntnisse bestätigte und auf eine noch breitere Grundlage stellt, hielt es der Vorstand nicht für erforderlich, dass der Abschluss der Verträge formal auch von der Hauptversammlung mitgetragen wird. Zu berücksichtigen ist ferner, dass die Nichtvorlage der Verträge an die Hauptversammlung die Verhandlungen mit Ticona/Celanese erleichtert hat. Dies hat einen erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen zusätzlich befördert.

Zur Immobilienentwicklung

Die Notwendigkeit des Flughafensausbaus und damit der Landebahn Nordwest wurde von Fraport ausführlich begründet. Der Standort Flughafen Frankfurt lebt von einer intakten Entwicklung der Hub-Funktionalität. Die Chancen der Immobilienentwicklung sowie die Bewertung des Gesamtstandorts profitieren von einem weiteren Passagierwachstum und damit auch von einer steigenden Nachfrage nach Büro-, Wartungs- und Logistikflächen. Insofern ist der Ausbau auch ein positiver Treiber für die Immobilienentwicklung.

Die anhaltende Nachfrage von Kunden nach Flächen in unmittelbarer Nähe zum Flughafen und dem dort generierten Passagier- und Frachtaufkommen belegt vielmehr das hohe Zukunftspotential bzw. die hohe Attraktivität, die Standorten wie z.B. Mönchhof-Gelände und Gateway Gardens, aus Marktsicht beigemessen wird. Beide Immobilienprojekte dokumentieren ihre erfolgreiche Entwicklung jedoch am besten durch Ihren bereits generierten Vermarktungsstand. Auf Gateway Gardens, der ehemaligen 35 Hektar großen US-Wohnsiedlung im Nordosten des Flughafens wird derzeit kräftig gebaut. Während die LSG Sky Chefs Richtfest für Ihren Cateringbetrieb (ca. 55.000 qm Grundfläche) im Osten des Areals bereits dieses Jahr feiern konnte, kündigt sich im Westen bereits das 26.000 qm große Quartier Alpha an. Es bildet den städtebaulichen Auftakt von Gateway Gardens und umfasst sechs Gebäude, die insgesamt rund 80.000 qm Bruttogrundfläche bieten, und um einen großzügigen Platz herum angeordnet sind. Drei der sechs Gebäude sind für Hotels unterschiedlicher Kategorien vorgesehen, die insgesamt rund 1.000 Betten beherbergen können.

Auch auf dem Mönchhofgelände im Nordwesten des Flughafens mit in Summe ca. 72,5 Hektar Nettobauland konnten Anfang dieses Jahr bereits die ersten beiden Kaufverträge mit renommierten Unternehmen aus der Logistikbranche abgeschlossen werden. Damit sind auch dort bereits schon jetzt ca. 38.000 qm Grundfläche verkauft. Ein Bauantrag wurde bereits eingereicht, der zweite folgt in Kürze. Auch auf dem Mönchhof-Gelände sind die Bauarbeiten in vollem Gange, es werden die ersten Straßen gebaut und Medien verlegt.

Das AIRRAIL hat aufgrund seiner einzigartigen infrastrukturellen Anbindung, seiner Immobilienkonzeption, seines Nutzungsmixes und unmittelbaren, fußläufigen Terminal-Anbindung herausragende Alleinstellungsmerkmale, wodurch sich diese Immobilie von anderen Gewerbeimmobilienentwicklungen am Flughafen Frankfurt deutlich abhebt und auch eine andere Nutzer-Zielgruppe anspricht. Von dem Bauvorhaben "AIRRAIL Center Frankfurt" konnten bereits 50 % vermarktet werden, unter anderem an das Wirtschaftsprüfungsunternehmen KPMG sowie die Hotelgruppe Hilton. Bereits seit November 2006 werden durch AIRRAIL planmäßig bauvorbereitende Maßnahmen an dem Bestandsbauwerk Fernbahnhof durchgeführt. Der Rohbau des Gebäudes hat bereits begonnen, das Gebäude wird bis Ende 2009 fristgerecht fertig gestellt sein.

Im Rahmen der Gutachten für den Planfeststellungsantrag hat Fraport nachgewiesen, dass keine Gefährdung für die Entwicklung der Flächen des Mönchhofgeländes, Gateway Gardens und des AirRail-Centers gegeben sind. Das externe Risiko ist für diese Flächen auch nach dem Ausbau auf einem akzeptablen Niveau. Die Lärmentwicklung bewegt sich gemäß der vorgelegten Gutachten in einem Bereich, der eine

gewerbliche Nutzung zulässt. Die Entwicklungsplanungen für diese Gewerbeflächen berücksichtigen bereits den Ausbau des Flughafens. Es gibt derzeit keine Hinweise, dass die Entwicklung der Immobilienprojekte Mönchhof-Gelände und Gateway Gardens durch die geplante Landebahn Nordwest ernsthaft gefährdet sein könnte.

Fraport geht nicht davon aus, dass sich die Gemeinden auf deren Gemarkung der Flughafen liegt einer für alle Beteiligten förderlichen Immobilienentwicklung verschließen werden. Dadurch entstehen zusätzliche Arbeitsplätze, Gewerbesteuererhöhungen und eine Aufwertung der umliegenden Immobilien. Ein Blick auf die Homepages der Gemeinden unterstreicht diese Einschätzung.

Zu Personal- und Managementfragen

Die Fraport AG ist gemäß der Mitgliedschaft im Kommunalen Arbeitgeberverband Hessen tarifgebunden und daher verpflichtet, den Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) zur Anwendung zu bringen. In den Konzernunternehmen erhalten die Beschäftigten ein mindestens marktgerechtes Entgelt, das häufig ebenfalls durch Tarifverträge abgesichert ist. In der Regel werden die Arbeitsbedingungen darüber hinaus durch übertarifliche Leistungen ergänzt, so dass insgesamt im Fraport-Konzern die Bedingungen der Beschäftigten (teilweise deutlich) oberhalb derer von Wettbewerbern liegen. Für eine Verwendung des Jahresüberschusses als Mindestentlohnung besteht daher keine Veranlassung.

Dies gilt in gleichem Maße für die Einrichtung eines Qualitätsbeauftragten. Permanente Qualitätssicherung hat bei Fraport einen hohen Stellenwert. Im Rahmen des integrierten Managementsystems werden jährlich verschiedene interne Audits durchgeführt. Fraport ermittelt regelmäßig Qualitätskennzahlen, die monatlich berichtet werden und zur Steuerung genutzt werden.

Im Übrigen ist festzuhalten, dass Fraport und seine Beschäftigten den Hohen auch gesetzlich geregelten Anforderungen an die Sicherheit des Betriebs eines Flughafens Rechnung tragen. Zudem sind die gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsmanagementsysteme mit weisungsunabhängigen Beauftragten im Unternehmen eingeführt.

Fraport weist zudem darauf hin, dass beim Ausbau die Produktivität des Personals steigen wird, wie dies auch in den Planfeststellungsunterlagen zum Ausbau belegt wurde.

Der Vorstand achtet sorgfältig auf die Einhaltung des Corporate Governance Kodex. Verstöße hiergegen hat es im Zusammenhang mit den von der Deutschen Lufthansa durchgeführten A 380- Flügen nicht gegeben. Im Übrigen war Fraport Partnerunternehmen bei den Erprobungsflügen.

Gründe, die für einen unrichtigen Abhängigkeitsbericht im Zuge des Ausbaus sprächen, existieren nicht.

Der Vorstand behält sich vor, zu den einzelnen Gegenanträgen in der Hauptversammlung am 30. Mai 2007 ausführlicher Stellung zu nehmen.

Frankfurt am Main, im Mai 2007

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide