



# ***Gegenanträge***

***zur***

# ***Hauptversammlung 2008***

***mit***

***Stellungnahme der Verwaltung***

# ***Gegenanträge zur Hauptversammlung 2008 der Fraport AG am 28. Mai 2008 in Frankfurt am Main***

**Letzte Aktualisierung: 14. Mai 2008**

Nach der Einberufung zur Hauptversammlung 2008 der Fraport AG sind Gegenanträge von Aktionären bei der Gesellschaft gestellt worden. Soweit die Gegenanträge zugänglich zu machen sind, finden Sie diese nachfolgend in der zeitlichen Reihenfolge ihres Eingangs.

## ***Aktionär Günter Paulitsch, Offenbach, zu den Tagesordnungspunkten 3 und 4:***

Zu Punkt 3 der Tagesordnung: Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2007

Mein Gegenantrag zu den Tagesordnungspunkten 3 und 4:

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

Begründung:

Aufsichtsrat und Vorstand erhöhen das Geschäftsrisiko zu Lasten der Aktionäre und betreiben trotz ernster Umweltbedenken eine Ausbaupolitik ohne finanziell transparente Rechtfertigung. Die Geschäftspolitik wird immer riskanter:

Das Umsatzwachstum der letzten Jahre resultiert vorwiegend aus Zukäufen mit fragwürdiger Rentabilität. Selbst der im Nachbereich befindliche Flughafen auf dem Hahn bleibt finanziell unkontrollierbar: wie im Geschäftsjahr 2006 beträgt der Verlust 15 Mio. Euro und erhöht den kumulierten Verlust für Fraport und die beiden am Flughafen Hahn beteiligten Länder bereits auf über 100 Mio. Euro – die öffentlichen Investitionen nicht berücksichtigt.

Die aktuellen Jahresergebnisse werden durch die Aktivierungs- und Abschreibungspolitik begünstigt:

Die seit 2001 vorgenommene Verlängerung der Abschreibungsdauer von max. 40 Jahre auf nunmehr bis zu 80 Jahre und die beabsichtigte Komplett-Aktivierung des Ticona-Deals über 670 Mio. Euro über den Gebrauchswert hinaus verschieben substantielle ergebnisbelastende Abschreibungen langfristig in zukünftige Geschäftsjahre. Das seit 2003 stagnierende jährliche Abschreibungsvolumen über ca. 250 Mio. Euro ist aufgrund der zwischenzeitlich getätigten Investitionen über 2,5 Mrd. Euro nicht nachvollziehbar.

Eine Thesaurierung zur Finanzierung der Zukunftsinvestitionen wurde versäumt:

Fraport hat mit der Ticona-Finanzierung die aus dem Börsengang verfügbare Liquidität nahezu aufgebraucht. Die kurz- und langfristigen Schulden haben sich seit dem Börsenjahr 2001 von 1,7 Mrd. Euro auf 3,2 Mrd. Euro beinahe verdoppelt. Der Zinsaufwand für 2007 beträgt 77 Mio. Euro und nähert sich dem Rekord-Zinsaufwand des Jahres 2001 (90 Mio. Euro).

Grundlegende Prämissen der Ausbauplanung sind/werden nicht ein(ge)treten:

Evtl. Kerosin-Preiserhöhungen sollen sich lt. der von Fraport beantragten und im Dezember 2007 vom hessischen Wirtschaftsminister genehmigten Planfeststellung mit den laufenden Rationalisierungseinsparungen kompensieren, um die unterstellte kontinuierlich wachsende Nachfrage nach Flugleistungen zu stützen. Die treibstoffbedingte Verteuerung der Flugleistungen ist bereits heute nicht mehr überseh- und weiter prognostizierbar, so dass die bislang für erforderlich gehaltene Kapazitätserweiterung wegen preisbedingter Auswirkungen auf die Nachfrage mittelfristig stark bezweifelt wird. Anstatt abzuwarten, bis die Beantwortung der Energiefrage und die künftigen Treibstoffe kalkulierbar werden, beeilen sich Aufsichtsrat und Vorstand den Mega-Flughafen zu riskieren.

## ***Aktionär Berthold Fuld, Bad Homburg, zu den Tagesordnungspunkten 3, 4 und 6:***

Zum Tagesordnungspunkt 3

Hiermit stelle ich den Antrag, den Vorstand nicht zu entlasten.

Es ist ein unverantwortliches Vabanque-Spiel, ohne Rechtssicherheit dreistellige Millionenbeträge auszugeben für eine Investition mit nur mäßigem Ertragspotential. Fraport hat das Ticona-Grundstück vor dem Planfeststellungsbeschluss erworben; im Falle einer gerichtlichen Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses müsste ein Großteil der Investitionen abgeschrieben werden.

Es ist fraglich, ob Fraport den Aufwand für den Ausbau zutreffend kalkuliert und kommuniziert hat. Vor 3 Jahren wurde ein Beitrag von 115 Mio. Euro für den Ausbau des Verbindungsstücks zwischen Terminal C und Terminal D genannt; jetzt sind dar-

auf 330 Mio. geworden. Dieser Betrag entspricht je Gebäudeposition etwa dem, was in Heathrow für T5 ausgegeben wurde, und dürfte übertragbar auf Terminal 3 sein; man muss somit damit rechnen, dass allein Terminal 3 mit 50 Gebäudeabfertigungspositionen ca. 5 Mrd. Euro kosten dürfte.

Es ist völlig unklar, wie der Vorstand die Kosten des Ausbaus wieder hereinholen will. Es gibt Hinweise, dass aufgrund der Preissensitivität des Umsteigeverkehrs vor allem die Entgelte für Lokalpassagiere erhöht werden sollen – es ist jedoch äußerst fraglich, ob die bereits jetzt praktizierte schamlose Ausnutzung der regionalen Monopolposition überhaupt mit nationalem und europäischem Wettbewerbsrecht vereinbar ist. Mutmaßlich ließe sich der Ausbau mit einer rechtlich einwandfreien Preisgestaltung nicht finanzieren.

Die in der Presse beschriebenen Vorgänge um das Airrail-Center, die zum Ausscheiden des Rohbauunternehmens führten, wecken Zweifel, ob Fraport in der Lage ist, Großprojekte professionell zu managen und mit Lieferanten fair umzugehen. Derartige Schwächen bedeuten für Anbieter ein erhöhtes Risiko, das sich erfahrungsgemäß in ihrer Preisstellung niederschlägt.

Der Vorstand verschleiert nach Vorbild von längst liquidierten Gesellschaften des Neuen Marktes die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft, indem er die Erträge vor Abschreibung, Zinsen und Steuern (EBITDA) herausstellt. Die durch höhere Zinsaufwendungen stark sinkenden Profitabilität erkennt man erst auf dem zweiten Blick; nach gar nicht berücksichtigt sind weitere Abschreibungen auf das stark angewachsene Sachanlagevermögen.

Die Airrail Center Frankfurt Verwaltungsgesellschaft, an der die Fraport zu 1/3 beteiligt ist, ist nicht in der Liste der wesentlichen Beteiligungen aufgeführt; auch dadurch wird die Vermögens- und Ertragslage verzerrt dargestellt. Das auf Fraport entfallende negative Eigenkapital und den Verlust kann man jedoch indirekt dem IVG-Geschäftsbericht (IVG ist zu 2/3 an der Airrail-Gesellschaft beteiligt) entnehmen; demnach entfällt auf Fraport ein negatives Eigenkapital von 14,7 Mio. Euro und für 2007 ein Verlust von 8,2 Mio. Euro.

Zum Tagesordnungspunkt 4

Hiermit stelle ich den Antrag, den Aufsichtsrat nicht zu entlasten.

Es ist ein unverantwortliches Vabanque-Spiel, ohne Rechtssicherheit dreistellige Millionenbeträge auszugeben für eine Investition mit nur mäßigem Ertragspotential. Fraport hat das Ticona-Grundstück vor dem Planfeststellungsbeschluss erworben; im Falle einer gerichtlichen Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses müsste ein Großteil der Investition abgeschrieben werden.

Mit der „leistungsabhängigen“ Vergütung des Vorstands aufgrund der Kenngrößen Umsatz und EBITDA werden Fehlanreize geschaffen, Investitionen auch bei geringen Ertragsaussichten zu tätigen, da selbst geringe Umsatz- und Betriebsergebniszuwächse zu einer Gehaltssteigerung führen, die Kapitalkosten aber nicht auf die Vorstandsvergütung durchschlagen. Auf der letztjährigen Hauptversammlung musste der AR-Vorsitzende einräumen, dass ein Scheitern des Ausbauprojektes und damit

verbundene hohe Sonderabschreibungen keinen Einfluss auf die vereinbarten Vorstandsvergütungen hätte.

Zum Tagesordnungspunkt 6

Hiermit stelle ich den Antrag, Herrn Jörg-Uwe Hahn nicht in den Aufsichtsrat zu wählen.

Mit seiner Forderung nach dem Bau einer Transrapid-Strecke zum Flughafen Hahn hat er Zweifel geweckt, ob er über ein Minimum wirtschaftlichen Sachverstands verfügt. Investitionen in mehrstelliger Milliardenhöhe müssen sich auch amortisieren. Offenbar hat er noch nicht einmal die grundlegenden Fragen gestellt, was Bau und Betrieb kosten würden, wie hoch das zu erwartende Fahrgastaufkommen wäre, welcher Fahrpreis für einen rentablen Betrieb erforderlich wäre und ob dieser Fahrpreis auf dem Markt durchsetzbar wäre.

## ***Aktionär Sascha Friebe, Mörfelden-Walldorf, zu den Tagesordnungspunkten 3, 4 und 7:***

Gegenantrag zum Tagesordnungspunkt 3 – Entlastung des Vorstands

Es wird beantragt, den Vorstand nicht zu entlasten

Zur Begründung:

Verdopplung der Ausbaurkosten

Seit Jahren weigert sich der Vorstand, einen – für alle Aktionäre nachvollziehbaren – Finanzierungsplan vorzulegen. Interessierte Aktionäre erfahren grundlegende Neuigkeiten nicht aus dem berufenen Munde des Vorstands; vielmehr sind sie auf eine eingehende Lektüre von Wirtschaftsblättern angewiesen: Ein unhaltbarer Zustand.

Wie jüngst in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung nachzulesen war, werden sich die Kosten für das Ausbaupaket, bestehend aus Landebahn, Vorfelder, Terminal 3, Erweiterung der bestehenden Terminals, auf sieben Milliarden Euro erhöhen. Siehe hierzu auch den zugehörigen FAZ-Artikel unter

<http://www.faz.net/s/RubBEFA4EA6A59441D98AC2EC17C392932A/Doc~E9FE10809822B4E0395F646DE975E51E8~Atpl~Ecommon~Scontent.html>

***Anmerkung Fraport:***

***Dieser Link funktioniert nur, wenn Sie den Link vollständig per Hand in die Adresszeile Ihres Browsers eingeben.***

Das entspricht nahezu einer Verdopplung des ursprünglichen Etats. Damit nähert sich der Ausbau der Grenze der Unwirtschaftlichkeit und/oder ein Teil der beabsichtigten Projekte kann schlichtweg nicht realisiert werden. Es gehört zu den Pflichten des Vorstands hierzu ausführlich Stellung zu nehmen. Das ist leider nicht der Fall.

#### Weitere Kostensteigerungen durch Airport City

Zusätzliche Projekte im Rahmen der Airport City wie beispielsweise Gateway Gardens, AirRail-Center usw. treiben die Ausbaukosten weiter in schwindelerregende Höhen – zusätzliche Beträge von mehr als 3 Milliarden Euro wurden genannt. Die jüngsten Vorgänge um das AirRail-Center sprechen ihre eigene Sprache. Siehe auch diverse Artikel zum Thema AirRail-Center unter:

[http://www.ig-oekoflughafen.de/Schwerpunktthema\\_AirRail-Center.htm](http://www.ig-oekoflughafen.de/Schwerpunktthema_AirRail-Center.htm)

Obwohl Fraport zu rund einem Drittel an dem Prestige-Projekt beteiligt ist, wurde hierzu nur eine enttäuschende Aussage getätigt: „Man sei ja nicht der maßgebende Anteilseigner – insofern sei eine Stellungnahme nicht erforderlich“. Hieraus sollte man folgenden Schluss ziehen: Wenn es Fraport nicht gelingt, ein solch bedeutsames Projekt vor der eigenen Haustüre wirkungsvoll zu managen, wie sollte dies erst bei unübersichtlichen Projekten in aller Welt der Fall sein?

#### Steigende Baupreise

Nicht zu unterschätzen ist eine deutliche Steigerung der bisherigen Baupreise. Einzel-Objekte verzeichneten bereits Steigerungen von 40% und mehr. Siehe hierzu auch den Artikel „Zunehmende Baukosten belasten Immobilienbranche“ unter:

[http://www.ig-oekoflughafen.de/Finanzen\\_63.htm#Zunehmende](http://www.ig-oekoflughafen.de/Finanzen_63.htm#Zunehmende)

Erinnert sei in diesem Zusammenhang auch an die Inbetriebnahme des neuen Verbindungs-Terminals (CD-Riegel) das mit 114 Mio. € kalkuliert wurde, jedoch nun mit über 300 Mio. € abgeschlossen wurde.

Der von Fraport bezifferte „Inflationsfond“ beschreibt also nur den geringsten Teil der zu erwartenden Kostensteigerungen. Auch hierzu äußerte sich der Vorstand bisher leider nicht.

#### Terminal 3 überflüssig und teurer als geplant

Das vor kurzem eingeweihte Terminal Flughafen Heathrow zeigt mit welchen Kosten bei einem vergleichbaren Terminal zu rechnen ist. Dort betragen die Baukosten 5 Milliarden Euro. Mit ähnlich hohen Kosten ist auch in Frankfurt zu rechnen und nicht, wie bisher berechnet, mit lediglich 2 Milliarden Euro.

#### Der Flughafen Frankfurt Hahn bleibt unwirtschaftlich

Summiert man die bisherigen, alljährlichen Fehlbeträge auf, so kommt man bereits in die Größenordnung des geplanten Flughafenausbaus in Kassel-Calden. Der aus dem unnatürlichen Wachstumsdruck heraus entstandene Teufelskreislauf Neuinves-

titionen – Abschreibungen – jährlicher Fehlbetrag, lässt sich mit den angekündigten Gegenmaßnahmen kaum durchbrechen. Mit einem verstärkten Retail-Angebot und Hotels in Flughafennähe lassen sich preisbewusste, billig fliegende Passagiere nur schwer ködern. Ob die angekündigte Erhöhung der Flughafen-Entgelte möglich ist darf angesichts der rüden Methoden des Hauptkunden Ryanair bezweifelt werden. Siehe hierzu auch einen Artikel des Spiegel-Magazin mit dem Titel „Verlasst euch nicht auf Ryanair“, nachzulesen unter:

[http://www.ig-oekoflughafen.de/Verschiedene\\_34.htm#Verlasst](http://www.ig-oekoflughafen.de/Verschiedene_34.htm#Verlasst)

Der Boom der Billigflieger hat zudem seinen Höhepunkt (Marktsättigung) erreicht. Weiter ansteigende Kerosinkosten werden ihren Beitrag zu einem weiteren Rückgang leisten. Der Vorstand sollte hier konsequent sein und auch den Flughafen Hahn abstoßen.

Gegenantrag zum Tagesordnungspunkt 4 – Entlastung des Aufsichtsrats

Es wird beantragt, den Aufsichtsrat nicht zu entlasten.

Zur Begründung:

Der Aufsichtsrat kommt seinen Verpflichtungen nur ungenügend nach. Wichtige Entscheidungen des Vorstands werden offensichtlich kritiklos hingenommen. Man kann sich nicht des Eindrucks erwehren, das der Aufsichtsrat entweder nur unzureichend oder gar nicht vom Vorstand informiert wird.

Wie sonst lässt sich die Tatsache erklären, das die Frankfurter Oberbürgermeisterin, Frau Petra Roth, erst auf der Immobilien-Messe in Cannes von bedeutenden Projekten der Airport City erfuhr, die ihr bis dato völlig unbekannt waren?

Der erlassene Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt bezüglich des Nachtflugverbots nicht die von Fraport selbst beantragten Regelungen. Wenn schon der Fraport-Vorstand hierzu keine Aussage macht, sollte man dies eigentlich aus den Reihen des Aufsichtsrats erwarten dürfen. Dies ist jedoch nicht der Fall. Damit geht man das Risiko einer erneuten Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen ein. Siehe hierzu auch den Artikel „Antrag auf Durchführung eines Planänderungsverfahrens“.

[http://www.ig-oekoflughafen.de/Recht\\_40.htm#Kelsterbach](http://www.ig-oekoflughafen.de/Recht_40.htm#Kelsterbach)

Gegenantrag zum Tagesordnungspunkt 7 – Erweiterung des Geschäftszweckes

Es wird beantragt den derzeitigen Geschäftszweck nicht zu ändern.

Zur Begründung

Die Risiken der anhaltenden Immobilien-Krise dürften mittlerweile jedermann bekannt sein. Nicht jedoch der Fraport AG. Als wäre nichts geschehen, beabsichtigt man den

weltweiten Einstieg in Immobilien- und Infrastruktur-Projekte aller Art ohne sich deren Risiko zu vergegenwärtigen.

Strategische Entscheidungen können ohne Befragung der Aktionäre gefällt werden. Das Fraport sich hier um einen „Persilschein“ seiner Aktionäre bemüht, zeugt von Unsicherheit und dem Bedürfnis nach „Haftungs-Freistellung“ für diese neuen Bereiche. Das ist nicht akzeptabel.

Der Verkauf der Sicherheitsfirma ICTS geschah auch unter dem Aspekt der Beschränkung auf „Kernkompetenzen“. Der geplante Betrieb einer türkischen Autobahngesellschaft ist, wie auch Betrieb oder Beteiligung an branchenfremden Infrastrukturen, ebenfalls unter dem Gesichtspunkt „Kernkompetent“ abzulehnen.

Seit dem Zusammenbruch des „Schrempp-schen Weltimperiums“ sollte man eigentlich in Vorstandskreisen dazugelernt haben.



## ***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 sowie den Kosten und der Finanzierung von Ausbau und FRA Nord.

Auf diese Themenbereiche konzentriert sich die nachfolgende Stellungnahme.

### **Vermögens- und Ertragslage:**

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens entwickelt sich nach wie vor positiv. 2007 haben wir unsere konservative EBITDA-Prognose übertroffen: Trotz der Belastung durch Personalrückstellungen in Höhe von rund 41 Mio. Euro am Standort Frankfurt lag das Konzern-EBITDA mit 580,5 Mio. Euro leicht über dem Vorjahreswert. Dabei konnte das Segment External Activities, in dem unser externes Geschäft abgebildet ist, nicht nur seinen Beitrag zum Konzern-Umsatz, sondern auch den zum Konzern-EBITDA erhöhen. Vor dem Hintergrund der Kapazitätsbeschränkungen in Frankfurt fanden EBITDA-wirksame Umsatzsteigerungen vor allem in Retail- und im Parkierungsgeschäft statt. Konsequentes Kostenmanagement trug ebenfalls zu der positiven Entwicklung bei.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Investment in Flughafen-Betreiberprojekte lagen leicht unter dem Vorjahreswert. Dahinter liegen zwei gegenläufige Effekte: Zum einen kommt es insbesondere durch die Bautätigkeiten an den bestehenden Terminals in Frankfurt zu abschreibungspflichtigen Neuzugängen – die Abschreibungen erhöhen sich. Zum anderen wirkt das altersbedingte Auslaufen geplanter Nutzungsdauern abschreibungsmindernd. 2007 überwog letzteres. Die planmäßigen Abschreibungen werden gemäß IFRS 16 nach der linearen Methode vorgenommen und auf der Grundlage der im Geschäftsbericht auf S. 75 aufgeführten gruppeneinheitlichen betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern ermittelt. In den kommenden Jahren wird sich der prognostizierte Abschreibungsaufwand schrittweise erhöhen, da mit Inbetriebnahme der einzelnen Ausbauschritte sowie durch die Übernahme des zweiten internationalen Terminals in Antalya auch die in diesem Zusammenhang getätigten Investitionen bzw. Konzessionszahlungen abschreibungsfähig werden. Die Aufwendungen in Zusammenhang mit Ticono sind nach IFRS aktivierungspflichtig und werden nach Inbetriebnahme der Landebahn über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Wie angekündigt, verschlechterte sich das Finanzergebnis 2007 im Vorjahresvergleich deutlich. Für den Rückgang wesentlich waren vor allem die im Jahr 2006 erfolgte Entschädigungszahlung für das Terminalprojekt in Manila und der Anstieg der Zinsaufwendungen in 2007 im Zuge der Finanzierung unserer Investitionen in Frankfurt, Antalya und Lima sowie die Aufzinsung der Verbindlichkeit aus der Vereinbarung mit Ticona.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und das Konzern-Ergebnis nahmen 2007 durch den Rückgang des Finanzergebnisses im Vorjahresvergleich ab.

Mit den Investitionen in den Ausbau und das externe Geschäft ist die Grundlage für unser Wachstum in den kommenden Jahren geschaffen. Eine solche typische Investitions-Phase ist – bei Fraport wie bei allen anderen Unternehmen - gekennzeichnet durch den mit Investitionen verbundenen Finanzierungsbedarf und durch die resultierenden höheren Abschreibungen, die in den kommenden Jahren ebenfalls auf Fraport zukommen werden. Deshalb wird sich das prognostizierte Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in den kommenden zwei bis drei Jahren verringern, danach wieder steigen. Hierbei wirken zum einen Effekte am Standort Frankfurt, z. B. Verkehrszuwächse, Anpassungen bei den Flughafen-Entgelten und die Erhöhung der Retail-Erlöse pro Passagier. Zum anderen trägt das Beteiligungsgeschäft immer mehr zum Konzern-Ergebnis bei.

In den Jahren seit dem Börsengang wurde stets ein positiver Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit erzielt. Die Mittel wurden für Dividendenzahlungen und Investitionen verwendet. Die Eigenkapitalquote nahm gegenüber dem Vorjahr von 51,7 % auf 41,3 % ab. Dieser Rückgang wurde u. a. durch die Verbindlichkeit gegenüber Celanese/Ticona verursacht, die die Passivseite um mehr als 500 Mio. Euro verlängert hat. In ähnlicher Höhe schlugen die Auslandsaktivitäten zu Buche: Hier ist insbesondere die passivierte Zahlungsverpflichtung im Zusammenhang mit der neuen Betriebskonzession in Antalya von besonderer Bedeutung. Im übrigen wird auf die Ausführungen im Konzern-Anhang des Geschäftsberichts 2007, Seite 87 und 88 verwiesen. Mit dem Eingehen solcher Verbindlichkeiten wird die Grundlage für nachhaltiges Wachstum in den kommenden Jahren geschaffen, gleichzeitig aber auch der Verschuldungsgrad erhöht. Fraport geht davon aus, dass das Unternehmen am Ende des Investitionszyklusses eine am Markt typische Kapitalstruktur haben wird.

Die Kennziffern zur Entwicklung der EK-Quote und der Verschuldung sind dem Geschäftsbericht 2007, Seite 128 und 129 zu entnehmen.

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. Es ist davon auszugehen, dass langfristig das bisherige Renditeniveau nur mit einem Kapazitätsausbau zu halten sein wird. Öffentliche Mittel werden für die Durchführung des Ausbauprogramms nicht in Anspruch genommen.

## **Investitionsvolumen und Wirtschaftlichkeit, Ausbau**

In den kommenden Jahren sind am Standort Frankfurt Investitionen in Milliardenhöhe vorgesehen. Für den geplanten Kapazitätsausbau – die neue Landebahn samt zugehöriger Infrastruktur sowie Terminal 3 inklusive der Ticonazahlungen – ist unverändert eine Investitionssumme von rund vier Milliarden Euro vorgesehen. Weitere rund drei Milliarden Euro will Fraport in die Modernisierung und Optimierung der bestehenden Flughafenanlagen investieren.

In dem im Gegenantrag zitierten Presseartikel wird als sog. „Ausbaupaket“ das Gesamtinvest der Fraport AG am Flughafen Frankfurt. Die zitierten Gesamtinvestitionen in Höhe von 10 Mrd. Euro am Flughafen Frankfurt umfassen auch die Investitionen Dritter am Flughafen, auch die Projekte „Gateway Gardens“ und „Airrail-Center“. Ebenso sind weitere Projekte in dieser Abschätzung enthalten, die weitere Unternehmen auf dem Flughafengelände und weiteren Gebieten im Flughafenumfeld realisieren wollen. Diese Summe wird also nicht von Fraport alleine investiert.

Fraport sieht die Ausbauinvestition selbst, auch unter Berücksichtigung der Zahlungen an Ticono, weiterhin im Rahmen des vorgesehenen wirtschaftlichen Zieles. Dies gilt auch in Bezug auf die angesprochenen Preissteigerungen im Baubereich. Diese sind zum einen über den im Budget enthaltenen langfristigen Inflationfond abgedeckt; zum anderen wurde im Bereich der Investitionen für den Bestand des Flughafens ebenfalls eine Reserve für Preissteigerungen aufgenommen.

Die Baupreise steigen zwar seit 2006 stärker als in den Jahren zuvor. Gleiches war im Übrigen von 1987 bis 1995 zu beobachten. Dies sind übliche Konjunkturschwankungen, für die die Fraport AG aus ihrer langfristigen Erfahrung als Infrastrukturanbieter hinreichend Vorsorge getroffen hat.

Soweit eine Steigerung von 40 % angesprochen wird, bezieht sich dies lediglich auf einen Einzelfall. Es sollte ein Gebäude in Stahlmodulbauweise hergestellt werden. Das Ausschreibungsverfahren lieferte nur ein Angebot, das deutlich über dem Kostenanschlag und den Preisen eines kurz vorher realisierten Projekts vergleichbarer Konstruktion lag. Es überlagerten sich also mehrere Effekte. Zum einen war das überhöhte Angebot auf Rohstoff-Preissteigerungen, zum anderen auf mangelnden Wettbewerb zurückzuführen. Die Fraport AG hat sich aufgrund dieser Situation für eine andere Konstruktion entschieden und somit angemessen auf die Lage reagiert.

Es ist nicht zutreffend, dass sich der CD-Riegel von 114 Mio. Euro bzw. 115 Mio. Euro auf 300 Mio. Euro bzw. 330 Mio. Euro verteuert habe. Letztgenannter Betrag bezieht sich auf die seinerzeit prognostizierten Baukosten für die Hallenerweiterung C mit den zusammengefassten Herstellungskosten der drei Projekte Hallenerweiterung C, Verbindungsgang und CD-Riegel.

Im Rahmen des Planfeststellungsantrags wurde der Bedarf für ein weiteres Terminal am Flughafen zur Bedienung der prognostizierten Nachfrage nachgewiesen. Der ergangene Planfeststellungsbeschluss belegt, dass dieser Nachweis plausibel war und der Bedarf eines neuen Terminals besteht.

Die Planungen sehen für das Terminal 3 mit allen Nebenanlagen und Kosten (wie Vorfeldflächen, PTS, Gepäckanbindungen, Parkhäuser, Verkehrserschließungen, Genehmigungsgebühren und Grundstückspreis) ein Invest von aktuell ca. 2,4 Mrd. Euro vor. Es besteht derzeit kein Grund für die Annahme, dass die Kosten für das Terminal 3 in Frankfurt sich in der Größenordnung bewegen wie dies beim Terminal 5 in London-Heathrow der Fall ist.

Alle Untersuchungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens haben gezeigt, dass die zugrunde gelegten Planungsprämissen eine hinreichende Eintrittswahrscheinlichkeit aufweisen. Das gilt auch für die Annahme zur Verteuerung des Kerosins. Gerade auch die aktuellen Zuwächse des Verkehrs trotz Treibstoffzuschlägen zeigen deutlich, dass auch bei höheren Flugpreisen mit Wachstum zu rechnen ist. Darüber hinaus wird der Frankfurter Flughafen bedarfsgerecht ausgebaut, so dass keine unangemessenen wirtschaftlichen Risiken eingegangen werden.

Dem Abschluss der Vereinbarungen über den Erwerb der Ticona-Grundstücke und die Schließung und Verlagerung dieses Chemie-Werkes ging eine sorgfältige und umfassende Prüfung der wirtschaftlichen und rechtlichen Aspekte voraus. Die Fraport AG sieht sich durch den Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 in ihrer Einschätzung und Vorgehensweise bestätigt. Dass der Planfeststellungsbeschluss im Rahmen seiner gerichtlichen Überprüfung aufgehoben werden könnte, ist ein nie völlig auszuschließendes Risiko, das das Unternehmen jedoch angesichts der Unwahrscheinlichkeit einer solchen Entwicklung eingehen konnte.

Die Fraport AG hat mit dem Antrag auf das Nachtflugverbot deutlich gemacht, dass sie im Interesse einer ausgewogenen Konfliktlösung den Bestandsschutz zur Disposition stellen und Einschränkungen der nächtlichen Flugbewegungen bis hin zu einem völligen Ausschluss von Flügen in der Mediationsnacht hinnehmen werde. Vor diesem Hintergrund war zu akzeptieren, dass die Planfeststellungsbehörde aufgrund von ihr zusätzlich eingeholter Sachverständigengutachten zu der Auffassung gekommen ist, eine angemessene Berücksichtigung der Belange der hier beheimateten Luftverkehrsgesellschaften erfordere die ausnahmsweise Zulassung von 17 Flügen je Durchschnittsnacht. In dieser Vorgehensweise der Planfeststellungsbehörde sieht die Fraport AG kein Verfahrensrisiko. Bei der Verwertung der zusätzlich eingeholten Gutachten zu Fragen des nächtlichen Flugbedarfs handelte es sich um keine zur erneuten Beteiligung führende Planänderung.

Die Finanzierung der Ausbau-Investitionen erfolgt aus den IPO-Erlösen, über Fremdkapitalaufnahmen sowie durch die laufenden Cash-Flows, wobei hier nach Inbetriebnahme der Ausbaupkapazitäten steigende Cash-Flows – beispielsweise durch Flughafen-Entgelte oder Retailerlöse – zu erwarten sind.

Die Struktur der Flughafenentgelte richtet sich nach den Kosten für die bereitgestellte Infrastruktur und die für den Flugbetrieb erforderlichen Dienstleistungen. Die Kosten werden sachgerecht, kostenbezogen und nicht-diskriminierend in Entgelte überführt. Es besteht kein Anlass zur Vermutung, dass einseitig nur die Entgelte für die Originärpassagiere angehoben werden sollen. Fraport nutzt darüber hinaus keine Monopolsituation aus. Vielmehr unterliegen die Flughafenentgelte einer strengen Prüfung durch die Genehmigungsbehörde und wurden bisher immer als angemessen ge-

nehmigt. Dies ist ein deutlicher Hinweis darauf, dass Fraport rechtlich korrekt bei der Beantragung der Flughafenentgelte vorgeht.

### **Externes Geschäft, Immobilienentwicklung**

Die Methodik bei der Einbeziehung der Airrail KG in den Konzernabschluss der Fraport AG ist richtig und vom Konzernprüfer PWC zum 31.12.2007 bestätigt worden.

Im Konzernanhang der Fraport AG nach IFRS werden grundsätzlich die vollkonsolidierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie assoziierte Unternehmen aufgeführt. Sonstige Beteiligungen, die für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht aufgeführt. Wie im Geschäftsbericht Seite 65 ausgeführt, wird die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes des Konzerns gemäß § 313 Abs. 2 und Abs. 3 HGB und § 285 Nr. 11 und Nr. 11a HGB als Anlage um Anhang des Jahresabschlusses der Fraport AG im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Auf Grund gesellschaftsrechtlicher Vereinbarungen hält die Fraport AG zum 31. Dezember 2007 an der AIRRAIL Center Verwaltungsgesellschaft mbh & Co. Vermietungs KG, Frankfurt am Main, einen Anteil von 19,8 %.

Das Management der Airrail KG wird ausnahmslos durch Mitarbeiter der IVG sowie externer Dienstleister und nicht durch die Fraport AG bereitgestellt.

Die Kündigung des Rohbauvertrages mit Alpine ist nicht durch die Fraport AG, sondern durch die Airrail KG als Auftraggeber der Fa. Alpine erfolgt. Die Kündigung war aufgrund mehrfachem vertragswidrigem Verhalten seitens Alpine zur Sicherung der Fertigstellungs- und Übergabetermine an die Mieter unvermeidlich.

Der Vertragsabschluss mit dem neuen Rohbauunternehmen Züblin ist am 30.04.2008 erfolgt. Ab 05.05.2008 ist Züblin auf der Baustelle vertreten. Die Aufstockung des Personals erfolgt sukzessive. Ende Mai ist mit erkennbaren Bauaktivitäten zu rechnen. Die Kapazitäten seitens Züblin sind auf Mehrschichtbetrieb ausgerichtet.

Das Airrail-Projekt verzeichnet zwar im Vergleich zum Jahr 2006 höhere Baukosten, durch eingeplante Reserven sowie eine bessere Vermarktung ist die Wirtschaftlichkeit des Projekts gemäß derzeitiger Prognose nicht gefährdet. Die Kosten des Ausbaus sind davon nicht betroffen.

Fraport erwartet, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn 2010 erstmalig schwarze Zahlen schreiben wird.

Die Fraport unternimmt jede erdenkliche Maßnahme, um durch den Ausbau des Geschäfts auf dem Flughafengelände abseits des Flugbetriebs – mit dem Einzelhandel also, der Gastronomie, der Parkraum- und der Immobilienbewirtschaftung - den Flughafen Hahn rentabler zu machen. Außerdem sollen neue Fluggesellschaften als Kunden gewonnen werden.

Der Flughafen Frankfurt-Hahn bedient ein Einzugsgebiet, das zu 30 % mit dem Einzugsgebiet des Flughafen Frankfurt-Main übereinstimmt. Der Hahn schafft die Grundlage für Low-Cost-Angebote in dieser Region. Das Ziel der Fraport besteht unverändert, den Hunsrück-Flughafen 2010 in die Gewinnzone zu führen. Ein Verkauf oder ein Zurückziehen ist nicht angedacht.

Die Erweiterung des Geschäftszwecks ist weder ein „Persilschein“ noch eine „Haftungsfreistellung“. Zur besonderen Bedeutung der Immobilienentwicklung am Standort Deutschland ist festzustellen, dass sich die Geschäftsaktivitäten international tätiger Flughafenbetreiber über die letzten Jahre hin weiterentwickelt haben. Diese gehen heute weit über die Tätigkeiten des reinen Flughafenbetriebes hinaus.

Für alle großen europäischen Hub-Airports gilt, dass sie ohne die Erträge aus dem Immobiliengeschäft nicht mehr wertschaffend zu betreiben sind. Attraktive Immobilienprojekte im Umfeld eines Flughafens wirken zudem in der Regel auch positiv auf die Attraktivität des Standortes und damit auf Entwicklung im klassischen Flughafengeschäft. Der auch von der Fraport vorangetriebene Wandel vom Airport zur Airport City verdeutlicht diesen Paradigmenwechsel.

Beispiele für erfolgreiche Aktivitäten von Fraport im Immobiliensektor, die bereits heute vorangetrieben werden, sind die Vermarktung der „Mönchhof Site“, die Entwicklung von „Gateway Gardens“ und die Beteiligung am „Airrail Center“.

Darüber hinaus gilt: Durch eine Optimierung umliegender Infrastruktureinrichtungen, wie zum Beispiel eine nachfragegerechte Anbindung an das Fernstraßen- bzw. Fernbahnnetz, kann ein Flughafenbetreiber die Attraktivität eines Airports deutlich erhöhen. Es gehört daher zu den Kernaufgaben eines Flughafenbetreibers, mögliche Opportunitäten in diesem Segment aktiv weiterzuverfolgen, wenn sie geeignet sind, zu einer positiven Wertschöpfung beizutragen.

Fraport verfügt über klare Vorgaben für Planung und Genehmigung von Investitionsprojekten, wesentlicher Punkt ist dabei der Nachweis der Rentabilität. Dieses schließt auch Immobilien- und Infrastrukturprojekte aller Art ein, so dass Fraport keine Projekte realisieren wird, die über ein nicht akzeptables Risikoprofil verfügen.

### **Aufsichtsrats- und Vorstandsangelegenheiten**

Der Aufsichtsrat ist in alle wesentlichen Vorhaben eingebunden. Grundlage seiner Entscheidungen sind umfängliche Informationen, die der Vorstand regelmäßig liefert. Es besteht deshalb kein Grund für die Vermutung, der Aufsichtsrat komme seinen Verpflichtungen nur ungenügend nach.

Zum Antrag, Herrn Jörg-Uwe Hahn nicht in den Aufsichtsrat zu wählen, möchten wir klarstellen, dass das Unternehmen die Bereitschaft von Herrn Hahn, sein Fachwissen erneut dem Aufsichtsrat der Fraport AG zur Verfügung zu stellen, uneingeschränkt unterstützt. Insbesondere begrüßen wir alle Initiativen, die von dem Wunsch getrieben sind, die Zukunftsfähigkeit des Fraport-Konzerns zu stärken.

Die Beurteilung, ob die Verbindung zwischen dem Flughafen Frankfurt/Main und dem Flughafen Frankfurt-Hahn als Referenzstrecke für den Transrapid geeignet ist, obliegt nicht der Fraport AG, sondern ausschließlich dem Staat als Infrastrukturträger.

In diesem Zusammenhang erhobene politische Forderungen stehen in keinem Zusammenhang mit der Aufsichtsratsstätigkeit von Herrn Hahn und sind daher hier auch nicht zu werten.

Die Orientierung der variablen Vergütung des Vorstands an den Kenngrößen Umsatz und EBITDA hat ihren Hintergrund in dem Umstand, dass Flughafenbetreiber mit einem integrierten Geschäftsmodell typischerweise mit einem relativ hohen Fixkostenanteil operieren. Das unternehmerische Handeln des Vorstands soll sich deshalb insbesondere auf die Generierung von zusätzlichen Umsatzerlösen und das operative Kostenmanagement fokussieren. Dem wird das Vergütungssystem gerecht. Die Entwicklung seit dem Börsengang zeigt denn auch die positiven Auswirkungen dieses Ansatzes für die Aktionäre. Damit wird im Einklang mit den Corporate-Governance-Bestimmungen eine leistungs- und anforderungsgerechte Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder gewährleistet.

Der Vorstand behält sich vor, zu den einzelnen Gegenanträgen in der Hauptversammlung am 28. Mai 2008 ausführlicher Stellung zu nehmen.

Frankfurt am Main, im Mai 2008

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide