



# ***Gegenanträge***

***zur***

# ***Hauptversammlung 2009***

***mit***

***Stellungnahme der Verwaltung***

# ***Gegenanträge zur Hauptversammlung 2008 der Fraport AG am 27. Mai 2009 in Frankfurt am Main***

**Letzte Aktualisierung: 14. Mai 2009**

Nach der Einberufung zur Hauptversammlung 2009 der Fraport AG sind 2 Gegenanträge von Aktionären bei der Gesellschaft eingegangen.

## ***Aktionär Gert Ungar, Frankfurt am Main, zu den Tagesordnungspunkten 3 und 4:***

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 der Hessische Verwaltungsgerichtshof den Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses bestätigt. Wenn dieser Beschluss nicht bald von einer höheren Instanz revidiert wird, wird die Fraport AG wahrscheinlich hohe Investitionen vornehmen, ohne dass die Inbetriebnahme der neuen Landebahn gesichert ist. Es ist nicht anzunehmen, dass das Bundesverfassungsgericht die Inbetriebnahme genehmigen wird, da diese gegen Artikel 2 des Grundgesetzes „Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit“ verstoßen würde. Der Bau der Landebahn Nordwest, bevor höchstrichterlich geklärt ist, ob sie betrieben werden darf und ob die über 100.000 Einwander im Falle einer positiven Entscheidung entschädigt werden müssen, ist nicht im Interesse der Aktionäre.

Diejenigen, die den Ausbau des Flughafens vorantreiben wollen, sind Politiker. Diese halten für das Land Hessen, den Bund und die Stadt Frankfurt auch die Mehrheit der Aktien. Sie argumentieren, dass der Ausbau wirtschaftlich notwendig sei und dass er zahlreiche Arbeitsplätze schaffen würde. Tatsächlich geht es ihnen jedoch hauptsächlich darum, höhere Steuereinnahmen zu erzielen. Wenn sich ihre diesbezüglichen Hoffnungen nicht erfüllen, ist der Schaden, den sie dadurch erleiden werden, begrenzt. Für die Aktionäre, die die Aktien mit eigenem Geld gekauft haben, trifft dies allerdings nicht zu. Im Interesse dieser Aktionäre stelle ich den Antrag, dass darüber abgestimmt wird, ob die Landebahn Nordwest gebaut werden darf, bevor höchstrichterlich entschieden ist, ob sie betrieben werden darf. Ich empfehle allen

Aktionären, die an der Hauptversammlung teilnehmen oder sich vertreten lassen, sowie den Banken und Aktionärsvereinigungen, die ohne ausdrückliche Weisung zu diesem Punkt für Aktionäre abstimmen, für die Zulassung dieses Antrags zu stimmen und sofern er zugelassen wird, dafür zu stimmen, dass der Bau der Landebahn Nordwest nicht begonnen werden darf, bevor höchststrichterlich geklärt ist, ob sie in Betrieb genommen werden darf und ob Entschädigungen bezahlt werden müssen. Bei Befolgung meiner Empfehlung erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass die Politiker, die auf der Hauptversammlung mit ihrer Mehrheit wahrscheinlich für den sofortigen Ausbau stimmen werden, für die Folgen persönlich zur Verantwortung gezogen werden können.

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

Antrag zu TOP 3:

Hiermit beantrage ich, den Vorstand nicht zu entlasten.

Begründung:

Der Vorstand treibt trotz erheblicher juristischer Risiken ein unwirtschaftliches Ausbauprojekt voran. Es bestehen im wettbewerbsrelevanten Umfeld bei den Umsteigeflughäfen erhebliche Überkapazitäten; durch Neu- und Ausbauvorhaben vergrößern sich diese noch. In dieser Situation sind Kapazitätserweiterungen nur sinnvoll, wenn deutliche Kosten- oder Nutzenvorteile gegenüber Wettbewerbern bestehen; die eigenen Vollkosten sollten geringer sein als die Grenzkosten der Wettbewerber.

Diese Vorteile sind nicht erkennbar. Im Gegenteil: der Ausbau ist u. a. aufgrund der Verlegung eines Chemiewerks und einer großen Schaltanlage außergewöhnlich teuer; die Kostenposition wird sich somit verschlechtern. Darüber hinaus steigen die Kosten der Fluggesellschaften aufgrund langer Rollwege und -zeiten an. Hinzu kommt eine ungünstige zentrale Lage; bei zielgebietsorientierten Hubs am Rande des Einzugsgebiets sind die Flugwege kürzer, die Kosten für die Fluggesellschaften somit geringer. Die Gesellschaft versucht, diese Problematik zu kompensieren durch extremen Lohndruck – viele Mitarbeiter leben bereits jetzt am Existenzminimum – und eine wettbewerbsrechtlich fragwürdige Differenzierung der Landeentgelte zwischen Umsteigern und Lokalpassagieren .

Der Vorstand verweigert Aussagen zur künftigen Eigenkapitalrendite und bestätigt damit indirekt, dass diese sich auch bei Eintreten der prognostizierten Verkehrsentwicklung deutlich negativ entwickeln wird. Bereits jetzt ist ein kontinuierlicher Rückgang der maßgeblichen Größen Ertrag vor und nach Steuern festzustellen; der Vorstand verschleiern diese Entwicklung, indem er die wenig

aussagekräftigen Kenngrößen Betriebsergebnis (EBITDA) und Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in den Vordergrund stellt.

Antrag zu TOP 4

Hiermit beantrage ich, den Aufsichtsrat nicht zu entlasten.

Der Aufsichtsrat fordert vom Vorstand, ein unwirtschaftliches Ausbauprojekt voranzutreiben. Es geht ihm offenbar weniger um auskömmliche Erträge als vielmehr darum, wenig qualifizierte Arbeitnehmer irgendwie zu beschäftigen.

Durch die Anwendung eines Vergütungssystems mit falschen Anreizen – Maßstäbe für leistungsabhängige Vergütungsanteile sind Umsatz und Betriebsergebnis – fördert er unsinnige Investitionsentscheidungen, bei denen die Kapitalkosten durch Erträge nicht gedeckt werden. Der Vorstand trägt dabei kein persönliches Vergütungsrisiko bei Scheitern des Ausbauprojekts. Trotz vielfacher Kritik an diesem Vergütungssystem auch durch Aktionärsvertreter hat der Aufsichtsrat es mutmaßlich unterlassen, die Wechsel im Vorstand für eine Reform des Vergütungssystems zu nutzen; es fehlen zumindest entsprechende Ausführungen im aktuellen Zwischenbericht.

## ***Stellungnahme der Verwaltung***

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

Die Entscheidung über die Realisierung eines planfestgestellten Vorhabens ist kein der Hauptversammlung zugewiesenes Recht. Die Verwaltung sieht auch keinen Anlass, hierüber die Hauptversammlung entscheiden zu lassen. Sie teilt im übrigen auch nicht die Besorgnis, dass die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest in letzter Instanz von den Gerichten untersagt werden könnte. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat in sämtlichen Eilverfahren den Antrag auf Aussetzung der sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses abgelehnt, da keine Mängel erkennbar sind, die nicht im gerichtlichen Hauptsacheverfahren oder in einem ergänzenden Planfeststellungsverfahren ausgeräumt werden könnten.

Mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main wird dem prognostizierten Bedarf an Luftverkehrskapazität an diesem Standort Rechnung getragen. Dabei werden auch diese Investitionen in den Flughafen-Ausbau wertschaffend sein – ohne diese Perspektive würden wir nicht investieren. Es müssen zwar hohe Vorlaufinvestitionen getätigt werden, die die Ergebnisentwicklung temporär belasten, aber langfristig gehen wir von einer positiven Ertragsentwicklung aus. Wir prognostizieren langfristig und auch für den Flughafen-Ausbau eine Eigenkapitalrendite von 10 bis 15 Prozent.

Umfängliche Auskunft über unsere Ertragssituation gibt die Verwaltung beispielsweise im vorliegenden Geschäftsbericht 2008. Er enthält alle für eine

entsprechende Analyse wichtigen Größen, auch das Ergebnis vor Steuern (EBT) und das Konzern-Ergebnis. Zur Beurteilung unserer Geschäftstätigkeit sind jedoch auch das Ergebnis der operativen Geschäftstätigkeit vor und nach Abschreibungen (EBITDA und EBIT) relevant. Diese operativen Ergebnisse konnten wir auch im Krisenjahr 2008 wieder steigern. Eine Tatsache, die für unser solides Geschäftsmodell, ein gelungenes Kostenmanagement und die Leistung unserer Mitarbeiter spricht. Im Ertrag vor und nach Steuern spiegeln sich außerdem unsere Investitionen in den Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main, aber auch in den Standort Antalya wider. Hierbei handelt es sich um die angesprochenen Vorlaufinvestitionen, von denen unser Unternehmen langfristig profitieren wird.

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 über Jahre hinweg positive Entwicklung des EBITDA bestätigt den Erfolg dieser Kriterien. Damit wurde vor allem auch die wirtschaftliche Basis für die Bewältigung des Investitionsvolumens geschaffen.

Der Aufsichtsrat hat vor diesem Hintergrund keinen Anlass gesehen, das Vergütungssystem in seiner bewährten Struktur zu ändern. Die aktuelle leistungs- und anforderungsgerechte Vergütung der Vorstandmitglieder erfolgt im Übrigen im Einklang mit den Corporate-Governance Bestimmungen.

Der Vorstand behält sich vor, in der Hauptversammlung am 27. Mai 2009 ausführlicher Stellung zu nehmen.

Frankfurt am Main, im Mai 2009

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide