



Gegenanträge

zur

Hauptversammlung 2012

mit

Stellungnahme der Verwaltung

Gegenanträge zur Hauptversammlung 2012 der Fraport AG am 11. Mai 2012 in Frankfurt am Main

Letzte Aktualisierung: 26. April 2012

Nach der Einberufung zur Hauptversammlung 2012 der Fraport AG ist ein Gegenantrag eines Aktionärs bei der Gesellschaft eingegangen.

Aktionär Günter Paulitsch, Herbststein-Stockhausen, zu den Tagesordnungspunkten 2, 3 und 4:

Zu den o. g. Tagesordnungspunkten stelle ich die Anträge

- auf die vorgeschlagene Ausschüttung zu verzichten,
- Aufsichtsrat und Vorstand die Entlastung zu verweigern.

I.

Begründet werden die Anträge damit, dass die im Geschäftsbericht enthaltenen Rekordmeldungen nicht die tatsächliche Ertrags- und Vermögenslage widerspiegeln. Der testierte Gewinnausweis basiert darauf, dass die ursprünglichen Bilanzierungsgrundsätze nicht kontinuierlich angewandt wurden/werden und eine exzessive Aktivierungspolitik im Sachanlagevermögen betrieben wird. Dank des Ausbaus und der Ausschüttungspolitik wurde auch wieder die unterste Liquiditätsgrenze mit einer Eigenkapitalquote von 29,3 % erreicht:

Der Gewinnausweis vor Steuern (347,3 Mio. Euro) ist überbewertet und gründet sich auf

- (1) die vor einigen Jahren vorgenommene Verlängerung der Nutzungsdauern für die Gegenstände des Anlagevermögens bis zu 80 Jahren, die mit einer substantiellen Reduzierung der jährlichen Abschreibungen einhergeht.
- (2) Zinsaufwendungen (2011: 63,3 Mio. Euro, 2010: 57,4 Mio. Euro/GB S. 55), die nicht zu Lasten des Gewinns bei der Ermittlung des Jahresüberschusses verbucht werden, sondern dem Anlagevermögen zugeschlagen werden.
- (3) einer maximal möglichen Aktivierungspolitik. Neben der seit Jahren praktizierten Aktivierung von Eigenleistungen der Fraport zugehörigen Techniker für Anlagenprojekte (2011: 40,3 Mio. Euro/GB 2011, S. 113) werden auch Maßnahmen wie z. B. für die am 13.10.2011 für den Frankfurter Flughafen verabschiedete Lärmschutzzone eingeschätzten 66,6 Mio. Euro „...als Herstellkos-

ten der Landebahn Nordwest aktiviert.“ (GB 2011, S. 74, GB 2011 HGB S. 37).

- (4) Neben den laut Geschäftsbericht 2011 künftig zusätzlich zu erwartenden Abschreibungen aufgrund von fertiggestellten Anlagen und der kompletten Einstellung des Zinsaufwands in die Ergebnisrechnung mangels Anlagenaktivierungen lässt auch die Ankündigung von neuen verschärfenden Rechnungslegungsstandards (GB 2011, S. 82) eine weitere Verschlechterung des Ergebnisausweises erwarten.

Nach Bereinigung des Jahresergebnisses unter Anwendung der zum Börsengang geltenden Bilanzierungsregeln könnte das Ergebnis für das Geschäftsjahr 2011 nahezu gewinnlos ausgefallen sein und der im Geschäftsbericht 2000 (GB 2000, S. 45) noch vor Beginn des Ausbaus enthaltene Vermerk „Die geplanten Ausgaben für das Investitionsprogramm zum Bau einer neuen Landebahn (können) sich zum Teil in nicht unerheblicher Höhe unmittelbar im Ergebnis auswirken.“ seine frühe Bestätigung gefunden haben.

II.

Begründet werden die Anträge damit, dass die unterste Liquiditätsgrenze bei einer Eigenkapitalquote von 29,3 % erreicht wurde. Der Vermerk des Vorstands (GB 2011, S. 60), dass das weiterhin geplante Wachstum „...aufbauend auf einer soliden Eigenkapitalausstattung...“ stattfinden wird, ist unzutreffend.

Begründung:

- (1) Eine gesunde Eigenkapitalausstattung liegt vor, wenn das Eigenkapital das langfristig gebundene Vermögen deckt. Im vorliegenden Fall deckt das Eigenkapital nur 36,7 % des Sachanlagevermögens.
- (2) erinnert sei an die im Jahre 1994 stattgefundene Kapitalerhöhung, die anlässlich der damaligen Unterfinanzierung bei einer Kapitalausstattung von 24,5 % durchgeführt werden musste, und die angespannte Eigenkapitalausstattung vor dem Börsengang im Juni 2001 mit 33,5 %.
- (3) Nach dem Börsengang im Juni 2001 war Fraport nahezu schuldenfrei und besaß eine Eigenkapitalquote in Höhe von 53,5 %. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betragen zum 31.12.2011 4.034,0 Mio. Euro – die Kasse-/Bankguthaben werden zur Deckung der lfd. Verbindlichkeiten und des Bestellobligos benötigt. Es deuten auch keine Anzeichen daraufhin, dass der jahrelang anhaltende negative Liquiditätstrend gestoppt oder die Liquidität zu einer angemessenen Ausstattung zurückgeführt werden könnte.
- (4) Auch die Bemerkung (GB 2011, S. 61), „Zum Bilanzstichtag verfügt Fraport darüber hinaus über fest zugesagte kurzfristig freie Euro-Kreditlinien im mittleren dreistelligen Millionenbereich“ zeigt nur, dass in Anbetracht des mittelfristig weiter verfolgten Ausbaus die Kreditlinie nahezu ausgeschöpft ist und eine erneute Kapitalerhöhung immer wahrscheinlicher wird. Für die Aktionäre, die ihren Stimmrechtsanteil erhalten wollen, bedeutet dies möglicherweise eine komplette Re-Investition der vergangenen Dividenden.

Die Ursache für diese Entwicklung liegt vorwiegend in der Ausbauentcheidung und der gewinn- und liquiditätsbelastenden Expansion im External Activities & Services Segment und geht damit zu Lasten der für die Geschäftsstrategie und deren Ausführung Verantwortlichen.

Stellungnahme der Verwaltung

Nach Prüfung der Gegenanträge hält die Verwaltung an Ihren Beschlussvorschlägen zur Tagesordnung fest. Die Ausführungen in den Gegenanträgen sind nicht haltbar.

Die Aufstellung des Konzernabschlusses der Fraport AG erfolgt unter Anwendung der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind.

Die Bemessung der Nutzungsdauern erfolgt in Übereinstimmung mit IFRS. Danach stellt die Nutzungsdauer den Zeitraum dar, über den ein Vermögenswert voraussichtlich nutzbar ist.

Seit dem Geschäftsjahr 2006 erfolgt die Schätzung der Nutzungsdauern von Teilen einer Sachanlage mit relativ bedeutsamen Anschaffungs- und Herstellungskosten getrennt von den übrigen Teilen der Sachanlage, da sie nach IFRS getrennt von der übrigen Sachanlage abzuschreiben sind. Diese Vorgehensweise ist nach IFRS (IAS 16.43 ff) verpflichtend anzuwenden. Sie führt zu einer sehr differenzierten Einschätzung von Nutzungsdauern, wodurch sich für manche Teile von Sachanlagen (Komponenten, z.B. statisch konstruktive Teile von Gebäuden) längere, für andere Teile (z.B. Gebäudeausstattungen) aber auch kürzere Nutzungsdauern ergeben als bei einer einheitlichen Betrachtung einer Sachanlage.

Wenn aufgrund einer nach IFRS vorgeschriebenen jährlichen Überprüfung der Nutzungsdauern die Erwartungen von früheren Einschätzungen abweichen, führt dies zu einer Anpassung der Abschreibungsbeträge.

Die von Fraport zu Grunde gelegten Nutzungsdauern entsprechen grundsätzlich den verwendeten Nutzungsdauern internationaler Flughäfen.

Die Aktivierung von Zinsaufwendungen im Anlagevermögen erfolgt aufgrund internationaler Rechnungslegungsvorschriften (IFRS). Danach besteht seit dem 1. Januar 2009 für Fremdkapitalkosten, die dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung von Vermögenswerten mit einer beträchtlichen Bau- bzw. Herstellungszeit (qualifizierte Vermögenswerte) direkt zugeordnet werden können, eine Aktivierungspflicht als Teil der Anschaffungs- und Herstellkosten.

Die Aktivierung von Eigenleistungen im Zusammenhang mit selbst geschaffenen Vermögenswerten des Sachanlagevermögens erfolgt in Übereinstimmung mit den IFRS, da diese Eigenleistungen Bestandteile der Herstellungskosten von selbsterstellten Vermögenswerten des Sachanlagevermögens darstellen. Gleiches gilt für die Kosten im Zusammenhang mit der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen aufgrund der Festlegung der Lärmschutzzonen durch die Hessische Landesregierung mit Verordnung vom 30. Oktober 2011. Die Kosten stehen in ursächlichem Zusammenhang mit der Herstellung von durch Fraport benötigte Vermögenswerte des Sachanlagevermögens und sind daher als Herstellungskosten nach IFRS zu aktivieren.

Der neue IFRS 11 „Gemeinschaftliche Vereinbarungen“ (Erstanwendungszeitpunkt 1.1.2013) sieht bei Einbeziehung von Gemeinschaftsunternehmen in den Konzernabschluss zukünftig zwingend die Equity-Methode vor. Eine quotale Einbeziehung von Gemeinschaftsunternehmen in den Konzernabschluss ist danach nicht mehr zulässig. Dies hat eine wesentliche Auswirkung auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Eine Auswirkung auf die Höhe des Konzern-Ergebnisses ergibt sich voraussichtlich nicht.

Der Anlagendeckungsgrad ist für Fraport keine Steuerungsgröße und somit auch kein Gradmesser im Hinblick auf die Angemessenheit der Kapitalausstattung. Stellt man diese Betrachtung dennoch an und stellt dabei, wie es in der Praxis durchaus auch üblich ist, auf den Anlagendeckungsgrad 2 ab, der zusätzlich auch das langfristige Fremdkapital beinhaltet, kommt man bei der Berechnung auf einen Wert von rd. 106,2 %.

Die mit dem Börsengang in 2001 durchgeführte Kapitalerhöhung erfolgte nicht isoliert aufgrund einer angespannten Kapitalausstattung, sondern wurde seinerzeit mit Blick auf die anstehenden Investitionen im Zusammenhang mit dem Ausbau und der damit einhergehenden Ausweitung der Bilanzsumme als notwendig erachtet. Die Eigenkapitalquote von 53,5% zum Ende des Jahres 2001 war damit die Basis für weiteres Wachstum und eine ausgewogene Bilanzstruktur.

Fraport war in 2001 nicht schuldenfrei, sondern hatte in dem Jahr eine Verschuldung von rd. 970 Mio. EUR. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Liquidität lag die Nettoverschuldung bei 895,4 Mio. EUR. Beim Anstieg der Verschuldung zum Bilanzstichtag 2011 auf rd. 4 Mrd. ist zu berücksichtigen, dass Fraport im Blick auf die anstehenden Investitionen eine Vorratsfinanzierung durchgeführt hat. Unter Berücksichtigung der darüber geschaffenen und vorgehaltenen Liquidität in Verbindung mit Wertpapieren liegt die Nettoverschuldung bei 2,6 Mrd. EUR. Im gleichen Zeitraum hat sich auch die Bilanzsumme von 3,6 Mrd. EUR auf 9,2 Mrd. EUR erhöht, so dass die Verbindlichkeiten etwa parallel zur Ausweitung der Bilanzsumme angestiegen sind. Somit hat eine planmäßige Entwicklung des Unternehmens stattgefunden. Die Kasse in Verbindung mit vorhandenen Wertpapieren dient desweiteren nicht zur Deckung der laufenden Verbindlichkeiten und des Bestellobligos, sondern der Finanzierung von Investitionen.

Fraport plant die Sicherstellung der Liquidität über eine Mischung aus verschiedenen Finanzierungsquellen. In diesem Sinne stellen die freien Kreditlinien eine Teilkomponente im Finanzierungsmix dar. Die Expansionen im Bereich External Activities & Services sind hierbei keine zusätzliche Belastung. Der Umfang der Kreditlinien orientiert sich am tatsächlichen Bedarf und ist per heute ausreichend dimensioniert. Bei Bedarf ist Fraport jederzeit in der Lage, diese Kreditlinien substanziell aufzustocken. Eine Kapitalerhöhung ist aus heutiger Sicht zur Finanzierung der zukünftigen Investitionen nicht notwendig.

Im Übrigen behält sich der Vorstand vor, in der Hauptversammlung am 11. Mai 2012 ausführlicher Stellung zu nehmen.

Frankfurt am Main, im Mai 2012

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide