



Gegenanträge

zur

Hauptversammlung 2013

mit

Stellungnahme der Verwaltung

Gegenanträge zur Hauptversammlung 2013 der Fraport AG am 31. Mai 2013 in Frankfurt am Main

Letzte Aktualisierung: 16. Mai 2013

Nach der Einberufung zur Hauptversammlung 2013 der Fraport AG sind Gegenanträge von Aktionären bei der Gesellschaft eingegangen.

Aktionär Rolf M. Kampmann, Frankfurt am Main, zu Tagesordnungspunkt 6:

Zu der Wahl der Aufsichtsratsmitglieder stelle ich folgenden Antrag

- Befangenheitsantrag gegen das „neue“ Aufsichtsratsmitglied Peter Feldmann und für ihn ein anderes Magistratsmitglied der Stadt Frankfurt zu nominieren.

Begründung:

Herr Feldmann hat sich aus meiner Sicht durch diverse negative Äußerungen über den Frankfurter Flughafen nicht dafür qualifiziert, diesen verantwortungsvollen Posten entsprechend wahrzunehmen. Dies hat auch wieder seine Verantwortung gegenüber Frankfurt durch sein „Nichterscheinen“ in Davos gezeigt.

Weiterhin erscheint es mir unmöglich, dass Herr Feldmann aufgrund seiner Einstellung nicht in einen Interessenkonflikt gerät und damit u. U. gegen den Corporate Governance-Kodex verstößt.

Aktionär Dr.-Ing. Bernd Schuh, Köln, zu Tagesordnungspunkt 6:

Ich bin Aktionär der Fraport AG und mache auf Grund der erhaltenen Einladung zur HV 2013 folgende Einwände zur Wahl des AR im speziellen zu Herrn Uwe Becker, Frankfurt am Main, Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main.

Nach der Einladung zur HV 2013 übt Herr Becker neben dem beabsichtigten AR-Mandat bei der Fraport bereits 26 (in Worten sechsundzwanzig) Mandate bei verschiedenen Gesellschaften neben seiner hauptberuflichen Tätigkeit als Kämmerer von Frankfurt aus.

Ich habe einen großen Zweifel, dass Herr Becker bei so vielen Tätigkeiten das AR-Mandat bei der Fraport mit der notwendigen Sorgfalt und Tiefe erfüllt. Ich werde seine Kandidatur nicht unterstützen.

Als Kandidaten für den Aufsichtsrat schlage ich vor, Herrn Reiner Winkler, Vorstandsvorsitzender MTU – Aero Engines München.

Ich begründe meinen Vorschlag wie folgt: Eines der Hauptprobleme der Fraport ist die Lärmemission der startenden und vor allem der landenden Flugzeuge. Dies hat zu Verstimmungen bei der Bevölkerung entlang der Einflugrouten und zu Nachtflugeinschränkungen geführt.

Herr Winkler ist als Vorsitzender MTU, die auch als Mitglied verschiedener Flugzeugtriebwerkhersteller in einem Konsortium vertreten ist, m. E. der geeignete unmittelbare Ansprechpartner wenn es um die Entwicklung geräuscharmer Triebwerke geht. Möglicherweise können so Triebwerke entwickelt werden, die geeignet sind, das Nachtflugverbot teilweise wieder aufzuheben.

Aktionär Dr.-Ing. Berthold Fuld, Bad Homburg, zu den Tagesordnungspunkten 3 und 4:

Anträge zur Hauptversammlung am 31.05.2013

Antrag zu TOP 3: Ich beantrage, den Vorstand nicht zu entlasten

Antrag zu TOP 4: Ich beantrage, den Aufsichtsrat nicht zu entlasten

Begründung:

Der mehrheitlich von öffentlichen Anteilseigner bestimmte Aufsichtsrat hat die Gesellschaft in ein unprofitables Wachstum getrieben; der Vorstand ist ihm gefolgt. Seit dem Jahr 2000 sank die Eigenkapitalrendite vor Steuern von 26 % auf 12,4 %; im ersten Quartal lag der Rückgang aufs Jahr hochgerechnet bei weiteren 2 Prozentpunkten. Parallel sanken auch die Personalaufwendungen je Kopf um real ca. 16 %.

Die Entwicklung dieser Kenngrößen zeigt, dass blind auf Wachstum gesetzt und die essentielle Aufgabe jeder Geschäftsleitung, die Ertragskraft ihres Unternehmens zu steigern, sträflich vernachlässigt wurde. Anstatt auskömmliche Prieße durchzusetzen, fiel der Geschäftsleitung kein anderes Mittel ein, als die Bezüge der Beschäftigten in außergewöhnlichem Maß zu drücken.

Die Gesellschaft erkaufte sich Wachstum mit Dumpingmethoden. So wurden zum Anfang dieses Jahres die mengenabhängigen Entgelte für Fracht um ein Drittel gesenkt; für ein voll beladenes Frachtflugzeug werden geringere Entgelte berechnet als für einen Überführungsflug. Fragwürdig ist auch die starke Spreizung der Entgelte zwischen Lokal- und Umsteigepassagieren. Im Bereich Aviation werden die umlegbaren Kosten nicht im rechtlich möglichen Umfang auf die Flughafennutzer umgelegt.

Im Geschäftsbereich Ground Handling sind Zahl der Beschäftigten und Personalaufwendungen gestiegen, der Umsatz dagegen gesunken. Für die geringere Produktivität wird keine schlüssige Erklärung gegeben.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat mutmaßlich zugelassen, dass sein Mitglied Stefan Lauer auch bei vorliegenden Interessenkonflikten an den Beratungen teilnahm. Lufthansa ist nicht an guten Erträgen der Gesellschaft, sondern an niedrigen Entgelten interessiert; es ist im Geschäftsbericht nicht dokumentiert, dass Herr Lauer an den Beratungen zu Entgelten der Gesellschaft nicht teilnahm.

Risiken sind im Geschäftsbericht nicht vollständig dargestellt worden. So haben Betroffene Klage gegen die Festsetzung der Lärmschutzbereiche erhoben; für die Gesellschaft bestehen damit Risiken, höhere Lärmschutzaufwendungen übernehmen zu müssen. Ein weiteres Prozessrisiko für ergibt sich aufgrund des Urteils des EuGH vom 14.03.13, wonach fluglärmbedingte Wertminderungen im Immobilienvermögen in der Umweltverträglichkeitsprüfung ermittelt werden müssen.

Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre, Köln, zu Tagesordnungspunkten 3 und 4:

Zur Hauptversammlung der Fraport AG am 31.05.2013 stellt der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre die folgenden Gegenanträge:

Gegenantrag zum Tagesordnungspunkt 4:

„Beschlussfassung über die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats“.
Der Aufsichtsrat wird nicht entlastet.

Begründung:

Die Fraport AG betreibt in einem Joint Venture mit der bulgarischen BM Star seit 2006 die Flughäfen Burgas und Varna. Die BM Star gehört zur bulgarischen TIM Unternehmensgruppe. Die TIM steht in dringendem Verdacht, ein in Politik und Wirtschaft weitverzweigtes Netzwerk von Korruption und organisierter Kriminalität zu un-

terhalten. Die TIM gilt als einer der Hauptakteure hinter den Missständen, die zuletzt in Bulgarien zu Massenprotesten geführt haben.

Die Fraport AG verstößt damit gegen das 10. Prinzip des UN Global Compact, zu dessen Einhaltung sie sich verpflichtet hat. Der Aufsichtsrat kann solange nicht entlastet werden, wie das Unternehmen in seiner Geschäftspolitik nicht überzeugend für den Kampf gegen Korruption in all ihren Formen einsteht.

Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 3:

„Beschlussfassung über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands“.
Der Vorstand wird nicht entlastet.

Begründung:

Siehe Gegenantrag zum Tagesordnungspunkt 4.

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre wird diese Anträge in der Hauptversammlung am 31.05.2013 stellen oder stellen lassen. Er wird in der Versammlung den Vorschlägen des Vorstands und des Aufsichtsrats zu diesen Tagesordnungspunkten widersprechen und die anderen Aktionäre veranlassen, für seine Gegenanträge zu stimmen.

Der Dachverband versichert, Aktionär der Fraport AG zu sein und bis zum Ende der Hauptversammlung am 31.05.2013 zu bleiben. Der Dachverband der Kritischen Aktionäre fordert die Fraport AG auf, den Gegenantrag nach §§ 126 und 127 Aktiengesetz mitzuteilen.

Stellungnahme der Verwaltung

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

Der Aufsichtsrat hat sich mit der Position von Herrn Feldmann zum Thema Lärmschutz auseinandergesetzt und ist unter Abwägung aller Umstände zu dem Ergebnis gekommen, dass die Nominierung von Herrn Feldmann als Aufsichtsratskandidat dem Unternehmensinteresse der Fraport AG nicht zuwiderläuft. Die politischen Positionen von Herrn Feldmann führen nicht zu einem dauerhaften und gravierenden Interessenkonflikt, der ihn an der Ausübung des Mandats als Aufsichtsrat der Fraport AG hindern würde. Ein solcher Interessenkonflikt liegt schon deshalb nicht vor, da die meisten Entscheidungen des Aufsichtsrats nicht vom Thema Fluglärm betroffen sind. Herr Feldmann ist daher – unabhängig von einem etwaigen Interessenkonflikt – nicht daran gehindert, regelmäßig an den Beratungen und Abstimmungen des Aufsichtsrats teilzunehmen und damit seine Aufgabe als Aufsichtsratsmitglied wahrzunehmen. Ein Verstoß gegen den Deutschen Corporate Governance Kodex liegt in diesem Zusammenhang nicht vor.

Es bestehen weder rechtliche noch kapazitätsbezogene Gründe gegen eine Wahl von Herrn Stadtkämmerer Becker in den Aufsichtsrat der Fraport AG.

Die Wahrnehmung der Aufsichtsratsmandate von Herrn Stadtkämmerer Becker ist durch seine hauptamtliche Mitgliedschaft im Magistrat der Stadt Frankfurt am Main sowie seine Funktion als Stadtkämmerer und Beteiligungsdezernent der Stadt Frankfurt bedingt. Die Möglichkeit der wirtschaftlichen Betätigung der Stadt Frankfurt am Main ist in der Hessischen Gemeindeordnung (HGO), § 121 HGO, ausdrücklich vorgesehen. Dabei ist nach § 122 Abs. 1 Nr. 3 HGO der angemessene Einfluß der Gemeinde auf den Aufsichtsrat oder das zuständige Überwachungsorgan gesetzlich vorgeschrieben. § 125 Abs. 1 und Abs. 2 HGO regeln, dass der Gemeindevorstand (Magistrat) die Gemeinde in ihren Beteiligungsgesellschaften und deren Aufsichtsräten vertritt. Hier sind neben dem Oberbürgermeister insbesondere der Beteiligungsdezernent und der jeweilige Fachdezernent im Rahmen ihrer Ressortzuständigkeiten in der Regel als Mitglieder des Aufsichtsrats vertreten, um dort ihre fachlichen Kompetenzen einzubringen.

Die Mitgliedschaft des Stadtkämmerers in allen Betriebskommissionen der städtischen Eigenbetriebe wird durch das Hessische Eigenbetriebsgesetz, § 6 Abs. 2 Nr. 2 EigBGes vorgeschrieben.

In allen Aufgaben stehen Herrn Stadtkämmerer Becker zur Wahrnehmung seiner Aufsichtsratsmandate der Verwaltungsapparat der Stadt Frankfurt am Main, insbesondere die zuständigen Fachämter und das Beteiligungsmanagement, zur Verfügung.

Auch die aktienrechtlichen Vorgaben über die persönlichen Voraussetzungen für Aufsichtsratsmitglieder nach § 100 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 AktG sind eingehalten. Die

Anzahl der Aufsichtsratsmandate bei Gesellschaften, die einen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsrat haben, beträgt unter Berücksichtigung der Regelung des § 100 Abs. 2 Satz 3 AktG bei Herrn Stadtkämmerer Becker acht und unterschreitet damit die aktienrechtliche Obergrenze von zehn.

Die Mutmaßung, der Aufsichtsrat habe zugelassen, dass Herr Lauer auch bei vorliegenden Interessenkonflikten an Beratungen zu Entgelten teilgenommen habe, ist nicht zutreffend. Der Aufsichtsrat hat die Entgelte nicht beschlossen. Im übrigen nimmt der Aufsichtsrat das Thema Interessenkonflikte sehr ernst, und so führt bereits die Vermutung, dass ein Interessenkonflikt vorliegen könnte, dazu, dass das betreffende Aufsichtsratsmitglied nicht an den Beratungen zu einem Thema teilnimmt, das einen Interessenkonflikt begründen könnte. Hierüber wird auch regelmäßig im Bericht des Aufsichtsrats im Rahmen des Geschäftsberichts informiert. So auch 2012 (Seite 16), wo zum Thema „Abschluss eines Memorandum of Understanding mit der Deutschen Lufthansa AG und der Lufthansa Cargo AG zur weiteren Entwicklung des Frachtstandortes Frankfurt“ berichtet wird, dass Herr Lauer nicht an der Beratung und Abstimmung teilgenommen hat.

Im Wesentlichen ist der Rückgang der Eigenkapitalrentabilität im Vergleich der Jahre 2012 zu 2000 auf den deutlichen Anstieg des Eigenkapitals, insbesondere der Kapital- und Gewinnrücklagen, zurückzuführen und nicht auf unprofitables Wachstum. So enthält das Eigenkapital im angesprochenen Vergleichsjahr 2000 noch nicht die Erlöse aus dem Börsengang. Zudem hat die Fraport AG auf Vorschlag von Aufsichtsrat und Vorstand in den letzten 10 Jahren eine solide Dividendenpolitik verfolgt, deren Ziel sowohl die Beteiligung der Aktionäre als auch die Eigenkapitalaustattung des Unternehmens beinhaltete. Dies führte im Zeitraum 2000-2012 zu einer weiteren Erhöhung des Eigenkapitals von über 1 Mrd. Euro durch einbehaltene Gewinne. Insgesamt hat sich das Eigenkapital seit dem Jahr 2000 so nahezu verdreifacht. Das zur Ermittlung der Eigenkapitalrentabilität herangezogene EBT (Ergebnis vor Steuern) konnte im Vergleichszeitraum um rund 40% gesteigert werden, jedoch nicht mit der Steigerung des Eigenkapitals mithalten. Dabei ist hervorzuheben, dass die Steigerung des EBT trotz der Belastungen aufgrund der Investitionen am Standort Frankfurt bei noch nicht voll genutzten Kapazitäten realisiert werden konnte.

Die mit den Luftverkehrsgesellschaften konsultierten und von der Genehmigungsbehörde, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr- und Landesentwicklung genehmigten Flughafenentgelte steigen derzeit jährlich um durchschnittlich 2,9 %. Die Absenkung der massebezogenen Entgelte erfolgte aufkommensneutral, da im Gegenzug die Lärmrentgelte deutlich von rund 45 Mio. € auf rund 100 Mio. € gesteigert wurden. Die derzeit gültige Entgeltordnung entspricht den gesetzlichen Vorschriften des Kostenbezugs, der Nicht-Diskriminierung und der Transparenz.

Von Dumpingmethoden kann daher keine Rede sein. Es ist auch nicht zutreffend, dass die Bezüge der Mitarbeiter gedrückt worden seien.

Richtig ist, dass die Umsätze im Vergleich zum Vorjahr um 0,9% im Segment Ground Handling zurückgegangen sind. Dies resultiert insbesondere aus einem Rückgang der Frachttonnage und der MTOW (Maximum Take Off Weight).

Es ist auch richtig, dass die Anzahl der Beschäftigten im Segment gestiegen ist, jedoch nur in den Bereichen, die ein Verkehrswachstum verzeichnen, wie in der Zent-

ralen Infrastruktur und bei der Tochter FraCareS. Die Produktivität hat sich in allen Teilen des Segmentes Ground Handling gegenüber dem Vorjahr verbessert, auch in den Bereichen, die einen Verkehrsrückgang zu verzeichnen hatten, da mit einer entsprechenden Anpassung des Personaleinsatzes gegengesteuert wurde.

Klagen von Privatbetroffenen gegen die Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main vom 30.09.2011 liegen nach unserer Kenntnis nicht vor. Es haben lediglich einige Kläger im Rahmen von Klageverfahren gegen die Bescheide über die Erstattung von Schallschutzaufwendungen nach dem Fluglärmsgesetz ihre Klagen mit einer angeblich fehlerhaften Berechnung des Lärmschutzbereichs begründet.

Sowohl der Hess. VGH als auch das Bundesverwaltungsgericht haben in den Ausbaufahren die den dortigen Lärmschutzzonen zugrundeliegenden Fluglärmrechnungen und die Berechnungsgrundlagen intensiv geprüft und grundsätzlich unbeanstandet gelassen. Die Kriterien des Fluglärmsgesetzes sind als verfassungskonform angesehen worden. Da auch die Festsetzung des Lärmschutzbereichs im Rahmen der Verordnung der hessischen Landesregierung vom 30.09.2011 auf diesen grundsätzlich bestätigten Grundlagen für die Fluglärmrechnung basiert, ist nicht wahrscheinlich, dass diese Verordnung rechtswidrig ist.

Zudem stellten sich etwaige Mehrkosten durch eine hypothetische Ausdehnung des Lärmschutzbereichs schon deshalb nicht als erhebliches Risiko dar, weil diese Kosten über die Entgelte refinanzierbar wären.

Der dem Urteil des EuGH vom 14.03.2013 zu fluglärmbedingten Wertminderungen zugrundeliegende Sachverhalt ist nicht mit dem des hiesigen Ausbaufahrens vergleichbar.

Anders als bei den vom EuGH zu beurteilenden Ausbausritten am Flughafen Wien haben wir in unserem Ausbaufahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt, die auch von den Gerichten nicht beanstandet worden ist. Zudem hat der EuGH festgestellt, dass ein Verstoß gegen EU-Recht allein (im Fall Wien das Unterlassen der UVP) noch keinen Anspruch auf Ersatz einer Wertminderung durch Fluglärm begründe. Das nationale Gericht habe vielmehr noch zu prüfen, ob ein unmittelbarer Kausalzusammenhang zwischen behaupteten Verstoß und Schaden besteht. Da im Rahmen des Ausbaufahrens des Frankfurter Flughafens eine UVP durchgeführt worden ist, scheidet ein Kausalzusammenhang zwischen Verstoß gegen EU-Recht und Wertverlust von Immobilien insoweit von vornherein aus. Außerdem ist das Thema Wertverlust von Immobilien im Planfeststellungsbeschluss ausführlich abgewogen und von den nationalen Gerichten nicht beanstandet worden.

Die Fraport AG besitzt 60% der Anteile an der Flughafenbetreibergesellschaft Twin Star, 40% werden von der Airport Services EOOD (vormals BM Star) gehalten. Letztere gehört seit 2008 zum Konzern Chimimport AD, Bulgaria.

Chimimport AD ist ein im Sofia Prime Standard notiertes Börsenunternehmen, in dem namhafte internationale Anleger wie Julius Bär, UniCredit Bank, Allianz etc., aber auch die angesprochene TIM-Gruppe investiert sind und welches der bulgarischen Börsenaufsicht unterliegt. Soweit es sich um das von der Fraport AG kontrollierte

Joint Venture Twin Star handelt, wird dies nach den strengen Unternehmensstandards zu Compliance, internem Kontrollsystem und zur Korruptionsprävention geführt. Dies beinhaltet insbesondere auch die Prinzipien des Global Compact.

Die juristische Prüfung und Bewertung von gegen die sogenannte TIM-Gruppe lokaler Geschäftsleute erhobenen Vorwürfe obliegt der Justiz des EU-Landes Bulgarien.

Im übrigen behält sich der Vorstand vor, in der Hauptversammlung am 31. Mai 2013 ausführlicher Stellung zu nehmen.

Frankfurt am Main, im Mai 2013

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide