

Gegenanträge

Am Ende des Dokumentes finden Sie die Stellungnahme der Verwaltung zu den Gegenanträgen.

Gegenantrag des Herrn Eduard Bernhard, 63801 Kleinostheim, vom 11. Juni 2003

"Folgende Gegenanträge werden hiermit gestellt:

Zu TOP2/Entlastung des Vorstands für 2002:

Nichtentlastung wegen:

- Planung einer zusätzlichen Landebahn für Flughafen Frankfurt im Raum Kelsterbach. Bei Realisierung drohen nicht nur - durch den verstärkten Flugverkehr - schwerste Umweltschäden mit Wald-/Grünflächenverlust, zusätzliche Lärm-Teppiche für die Bevölkerung sowie Haus- u. Grundstücks-Entwertungen in zahlreichen Umgebungs-Gebieten bzw. in Gemeinden. Weitere negative Umwelt-Auswirkungen sind auch durch verstärkte Überfliegungen im Grenzlandgebiet Bayern/speziell Land/Stadt Kreis Aschaffenburg (Luftwarteraum/Funkfeuer "Charly") zu erwarten.
- Schon jetzt im Planungs-Genehmigungs-Antrags-Vefahren zeichnen sich zahlreiche zu erwartende Einwendungen bzw. Gerichts-Klagen von stark betroffenen Städten u. Gemeinden ab. Diese Kommunen haben vorsorglich mehrere renommierte Rechtsanwälte u.a. sogar aus Bayern engagiert. Schlampige und fast verantwortungslose Vorarbeiten für die Planung sind Verantwortlichen vorzuwerfen, die erst nach Reklamation feststellten, daß man übersehen hatte, daß die Flugroute der zusätzlichen "Kelsterbacher" Landebahn z.T. über die Chemiefabrik "Ticona" mit immerhin 1000 Mitarbeitern führen würde. Bei einem nicht auszuschließenden Flugzeug-Absturz könnte es nicht nur zu einer Katastrophe auf dem Ticona-Gelände, sondern auch im Umgebungsgebiet mit zahlreichen Toten und Verletzten kommen.

Nichtentlastung wegen:

- Schwersten Versagens durch das absehbare Scheitern des "Manila" Projektes mit einem Verlust von ca. 290 Millionen Euro = 580 Millionen DM. Der Vorstand hat versäumt ein "risk-management" einzurichten, womit rechtzeitig ein derart riesiger Schaden hätte vermieden werden können.
- Mangelnder Informationen, daß gemäß einer Äußerung des Lufthansa-Vorstandes, der Frankfurter Lufthansa Betrieb nach München verlagert würde, falls das vom Hessischen Ministerpräsidenten Roland Koch verkündete Nachtflugverbot v. 23⁰⁰ Uhr auf 5⁰⁰ Uhr am Flughafen Frankfurt realisiert würde.
- Anmerkung: Diese Ankündigung hat Ministerpräsident R. Koch im Rahmen des sogenannten "Moderations-Verfahrens." falls es zum geplanten Ausbau, d.h. Bau einer zusätzlichen Landebahn käme.
- Mangelnder Informationen über die voraussichtlichen Fraport-Auswirkungen, falls die geplante "Wartungshalle für den Flugzeugtyp Airbus A380" am Flughafen Frankfurt nicht termingemäß oder wegen Klagen nicht gebaut wird.

Zu TOP3/Entlastung des Aufsichtsrates für 2002:

Beantragt wird Nichtentlastung wegen:

- Völligem Versagen des Aufsichtsrates bei der Kontrolle/Aufsicht des Vorstandes beim Auslands-Projekt "Manila" mit Verlust von ca. 290 Millionen Euro = 580 Millionen DM.
- Mitverantwortung dafür, daß es bei der Fraport AG Kein "risk-management" gab, das die "Manila-Pleite" verhindern oder zumindest im Umfang hätte gering halten können.
- Nicht-Abschluß einer in der deutschen Konzern-Branche üblichen "D&O-Haftpflichtversicherung" Firmen-Finanz-Schäden die von Vorstands- bzw. Aufsichtsratsmitgliedern zu verantworten sind.
- Mitverantwortung für den ökologisch nicht verantwortbaren geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt bzw. zusätzlich geplanter Landebahn im Kelsterbacher Wald.
- Zahlreiche Mitglieder des Aufsichtsrates sind in einer viel zu großen Anzahl von anderen Unternehmen in Leitungs-/Aufsichts-Beiratspositionen z.B. Herr Dr. M. Bischoff mit 11 Mandaten sowie Herr Prof. K. v. Miert mit 12 Mandaten und Oberbürgermeisterin P. Roth mit 17 Mandaten vertreten. Dadurch ist ein zeitgerechter Einsatz im Fraport Aufsichtsrat nicht gewährleistet.

Zu TOP 6/ Ergänzung der Vergütung des Aufsichtsrats (D&O-Versicherung) und Satzungsänderung:

Geplante Satzungs-Änderung/Klarstellung ist abzulehnen.

Begründung:

- Die Einführung bzw. der Abschluß einer ausreichenden D&O-Versicherung ist grundsätzlich zu begrüßen und soll in der Satzung nicht nur für Mitglieder des Aufsichtsrates sondern auch für alle Vorstands-Mitglieder ab sofort eingeführt werden. Diesen Antrag stelle ich hiermit."

Gegenantrag des Herrn Philipp Walter, 64750 Lützelbach, vom 11. Juni 2003

zu TOP 6 :

"(Ergänzung der Vergütung des Aufsichtsrats)

Ich selbst bin Geschäftsführer einiger privater Firmen und werde entsprechend meiner Leistungen bezahlt, muss aber auch für Fehlentscheidungen die Verantwortung und die daraus resultiert Haftung übernehmen. Deshalb stelle ich den Antrag eine Vermögensschaden- Haftpflichtversicherung nicht auf Kosten der Firma Fraport abzuschließen. Die Aufsichtsrats-mitglieder werden nach meinen Kenntnissen sehr gut bezahlt und müssen bei Bedarf auch die Haftung übernehmen. (Wenn diese sich selbst versichern wollen, so liegt dies wohl in deren eigenem Interesse.)

Ihr Vorschlag oben genannte Versicherung abzuschließen würde bedeuten, dass die Aufsichtsratsmitglieder ohne Risiko arbeiten, da sie für teure Fehlentscheidungen im Prinzip keine Verantwortung übernehmen müssen. Meines Erachtens nach führt dies zu einer gewissen Gleichgültigkeit des Aufsichtsrates."

Gegenantrag des Herrn Berthold Fuld, 61352 Bad Homburg, vom 10. Juni 2003

Zu TOP1:

Hiermit beantrage ich, zusätzliche Ausführungen zu folgenden offensichtlichen Risiken in den Lagebericht der Gesellschaft aufzunehmen.

- Marktrisiken
 - Mit neuen Flugzeugentwicklungen großer Reichweite und begrenzter Passagierzahl (künftige Boeing B-7E7; verfügbarer Airbus A319 LR) können vermehrt Langstrecken-Direktverbindungen angeboten werden; dies könnte zu einer Verminderung der Bedeutung der großen Drehkreuze führen. Ein vergrößertes Angebot von Direktverbindungen könnte auch durch steuerliche Maßnahmen gefördert werden; es gibt schlüssige Gründe, eine mögliche Ökosteuer für den Luftverkehr nicht nur an den Kraftstoffverbrauch zu knüpfen, sondern auch je Fluggast Steuern zu erheben.
 - Der Frankfurter Flughafen weist eine hohe Umweltbelastung auf; neue, z.T. bisher nur geplante Großflughäfen (z.B. Paris III, Stendal, aber auch München) haben aufgrund der geringeren Bevölkerungsdichte niedrigere Umweltkosten und können daher günstigere Landegebühren verlangen. Dies könnte entweder zu einer Verkehrsverlagerung oder zu dem Zwang, nicht kostendeckende Landegebühren zu erheben, führen.
 - Die Nachfrage nach wertoptimierten Flugverbindungen vom Flughafen Hahn könnte sich kurzfristig zu anderen Flughäfen, wie z.B. Köln-Bonn, Baden-Baden oder Straßburg, verlagern.
 - Grundsätzlich könnte eine Verlagerung der Flugnachfrage von teuren Gesellschaften, die von Frankfurt starten, zu Anbietern wertoptimierter Flugverbindungen, die von anderen Flughäfen starten, zu Erlösminderungen führen.
 - Ein möglicher Bau des Flughafens Stendal könnte nicht nur die Geschäftstätigkeit des Flughafens Hannover erheblich beeinträchtigen, sondern auch zu einer Verlagerung von Verkehr von Frankfurt nach Stendal führen, verbunden mit Erlösschmälerungen, führen
- Risiken aus laufenden Gerichtsverfahren gegen den derzeitigen Betrieb. Es ist grundsätzlich nicht vorhersehbar, wie ein Gericht entscheiden wird; in einem Fall wurde bereits in erster Instanz ein für die Gesellschaft ungünstiges Urteil gefällt.
 - Gegen die Routenänderungen zum 19.4.01, die wohl zu einer Steigerung der Kapazität führten, laufen verschiedene Gerichtsverfahren; eine Aufhebung von Flugrouten könnte zu Kapazitätseinbußen und damit zu Erlösschmälerungen führen.
 - Ein Landkreis fordert die Anwendung des kontinuierlichen Gleitflugs als Anflugverfahren; die DFS lehnt diese Verfahren ab, da dies zu einer Kapazitätseinbuße von 50% führe. Auch wenn möglicherweise nur zeitweise dieses Verfahren vorgeschrieben wird, könnte dies zu einer deutlichen Kapazitätseinbuße, gefolgt von Erlösschmälerungen, führen
 - Es gibt eine Reihe von Verfahren gegen die derzeitige Nachtflugregelung. Der Bayerische
 - Verwaltungsgerichtshof hat mit Urteil vom 3.12.2002 als maßgeblich für das Nachtschutzgebiet, in dem der Flughafenbetreiber Lärmschutzmaßnahmen finanzieren muss, eine Lärmimmission mit mehr als 6 Einzelereignissen über 70 dB(A) oder Dauerschallpegel > 50 dB(A) festgelegt. Derzeit ist Fraport verpflichtet, bei mehr als 6 mal über 75 dB(A) Lärmschutzmaßnahmen zu finanzieren; eine Herabsenkung auf die vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof festgelegten Werte könnte zu zusätzlichen Aufwendungen für die Gesellschaft in der Größenordnung von 1 Mrd. Euro führen.
- Risiken aus Gerichtsverfahren gegen den Ausbau
 - Es besteht das Risiko, dass nach einem Ausbau Flugverfahren festgelegt werden, mit denen die Kapazität beschränkt wird; da die Flugverfahrensfestlegung wohl nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens sein wird, besteht insoweit auch kein Rechtsschutz und kein Anspruch auf maximale Kapazitätsausnutzung für die Gesellschaft
 - Es fehlt eine klare Aussage, ob vor Rechtssicherheit mit dem Ausbau begonnen wird; sofern man vor Abschluss der Verfahren aufgrund eines Sofortvollzugs mit dem Ausbau beginnt, besteht ein hohes Risiko, dass nach

hohen Aufwendungen für den Ausbau die Nutzung der Anlagen untersagt wird.

Weiterhin beantrage ich zu TOP 1, eine Erläuterung des Lärmschutzprogramms und seiner bilanziellen Behandlung in den Jahresabschluss aufzunehmen. Es ist aus dem Geschäftsbericht nicht ersichtlich, dass die Einnahmen aus der zur Finanzierung des Lärmschutzprogramms erhobenen Zusatzgebühren dem Zweck entsprechend verwendet werden; ebenfalls sind dem Geschäftsbericht keinerlei Hinweise auf damit in Zusammenhang stehende Verbindlichkeiten und Ausgaben zu entnehmen. Eine Verbuchung als Einnahme, ohne dass zumindest Rückstellungen für die damit zu finanzierenden Maßnahmen gebildet werden, halte ich für unzulässig.

Zu TOP 2.

Hiermit beantrage ich die Nichtentlastung des Vorstands

Begründung: Er ist offenbar nicht in der Lage, offensichtliche Risiken zu erkennen, zu bewerten und zu kommunizieren. Details siehe in meinem Antrag zu TOP 1.

Gegenantrag des Herrn Dietrich-E. Kutz, 88400 Biberach, vom 3. Juni 2003

"Gegenanträge zur Fraport HV 2003 am 25.06.03 in Frankfurt:

- Anträge, Vorstand (TOP 2) u. Aufsichtsrat (TOP3) die Entlastung zu verweigern
- Antrag, Neuwahlen zum Aufsichtsrat (TOP5), den Wahlvorschlägen, wg. Fehlendem Background die Zustimmung zu verweigern.
- Antrag, Ergänzung der Vergütung des Aufsichtsrats (TOP 6), AR-Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung auf Kosten der Gesellschaft wg. ungezügelter Maßlosigkeit nicht zuzustimmen.
- Antrag, Satzungsänderung zur Anpassung (TOP7), Bekanntmachungen der Gesellschaft nur noch im elektronischen Bundesanzeiger zu veröffentlichen werden müssen, abzulehnen.

Begründung:

- Der erreichte Shareholder Value ist (Kurs unter Emissionspreis in 2001) mangelhaft - also nicht entlastungsfähig. Vorstand und Aufsichtsrat haben unternehmerisch versagt - sie haben im Manila-Projekt (Verlust 290 Mio. €) die kaufmännische Sorgfaltspflicht und Vorsicht missen lassen. Es zeugt nicht von verantwortungsvoller Unternehmensführung dieses desaströse Versagen mit Dividendenausfall zu beantworten. Hier ist das für deutsche AG's nach deutschem Recht geltende Prinzip, der Vorstand leitet und wird vom Aufsichtsrat überwacht, fahrlässig nicht beachtet worden. Dies ist kein Neid - sie sind ihr Geld nicht wert. Vielleicht sollten sie einen Abgang vornehmen, statt zu jammern und zu klagen.
- Die beanstandeten Wahlvorschläge haben einen schlechten Performance-Nachweis und sind problembelastet. Ihr Nutzen für die Gesellschaft ist nicht dargestellt und begründet.
- Die moralisch fragwürdigen Forderungen (TOP6) sind nicht zeitgemäß. Diese Abzockerei des Unternehmens ist instinktlos und unverschämt und bei dem miserablen Aktienkurs nicht glaubhaft zu vermitteln.
- Die mit der Einladung zur HV 2003 in TOP7 zur Kenntnis gebrachte Klarstellung, daß Bekanntmachungen nur noch im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht werden müssen, ist unzutreffend. Durch die Änderungen im TransPubG sind nach dem AktienG §§ 125 u. 126 dem Aktionär zugänglich zu machen, d.h. in der ihn erreichbarer Form."

Gegenantrag des Herrn Wolfgang Robert Lehmann, 65428 Rüsselsheim, vom 08. Juni 2003

Zu TOP 2

"Antrag: Den Mitgliedern des Vorstandes wird die Entlastung verweigert.

Begründung zu TOP 2:

Der Vorstand, insbesondere die Vorstandsvorsitzende Dr. Bender, sein Stellvertreter Dr. Schölch und der Finanzvorstand Johannes Endler (inzwischen im Ruhestand) haben das Manila-Desaster grob fahrlässig vorangetrieben, was letztendlich zu einer Gesamtabschreibung von mehr als Euro 350 Mio. führte und den Konzern 2002 tief in die Verlustzone stürzte.

Der Vorstand hätte wissen müssen, dass ein Konzessionsvertrag mit einem von Korruptionsvorwürfen geschüttelten philippinischen Regime Astrada kaum Bestand haben konnte, zumal die Vereinbarung den Konzessionären ein Monopol verschaffte, das allen Grundsätzen von Demokratie und freier Marktwirtschaft widersprach und letztendlich dazu beigetragen hätte, ein ohnehin armes Volk weiter auszubluten. .

Noch am 20. Nov. 2002 führte Herr Dr. Bender die Aktionäre in einem Interview mit dem Fernsehsender n-tv in die Irre, indem er erklärte, dass die Verhandlungen mit der philippinischen Regierung erfolgsversprechend seien. Es erwies sich einmal mehr, dass der Vorstand entweder die Aktionäre wissentlich täuschte oder über die tatsächlichen politischen Verhältnisse vor Ort im Dunkeln tappte.

Bei der Auswahl des für das Manila-Projekt verantwortlichen Bereichsleiters Bernd L. Struck (inzwischen nicht mehr bei der Fraport AG) ließ der Vorstand die notwendige Sorgfalt grob fahrlässig vermissen, da Struck auf dem Gebiet des Betriebes internationaler Flughäfen keine Erfahrung hatte und seine Fähigkeiten auf diesem Gebiet in keiner Weise nachweisen konnte.

Die ungeheuren Verluste hat der Vorstand zu verantworten, die Entlastung ist zu verweigern."

Zu TOP 3

"Antrag: Den Mitgliedern des Aufsichtsrates wird die Entlastung verweigert.

Begründung zu TOP 3:

Der Aufsichtsrat hat seine Kontrollfunktion beim Manila-Desaster in keiner Weise wahrgenommen. Schon sehr früh, als sich das Manila-Debakel anbahnte, tat der Aufsichtsrat mit dem Vorsitzenden Roland Koch nichts und ließ den Vorstand weiterhin unbeaufsichtigt gewähren. Der Schutz der Aktionäre wurde sträflich vernachlässigt. Dass der Aufsichtsrat dann kürzlich dem Vorstand auch noch das Vertrauen aussprach, lässt erkennen, wie sehr sich Aufsichtsrat und Vorstand gegenseitig schützen, dabei sollte doch der Aufsichtsrat den Vorstand zum Schutze der Aktionäre kontrollieren !!! Dem Aufsichtsrat, insbesondere dem Aufsichtsratsvorsitzenden Roland Koch, ist daher die Entlastung wegen grober Pflichtverletzung zu verweigern."

Zu TOP 2

"Antrag: Den Mitgliedern des Vorstandes wird die Entlastung verweigert.

Begründung TOP 2:

Kaum ist das Manila-Desaster offenbar geworden, treibt der Vorstand das nächste verlustbringende Großprojekt voran, nämlich den Ausbau des Flughafens am Standort Frankfurt durch eine neue Landebahn. Jedoch im Gegensatz zu Manila drohen hier Verluste in Milliardenhöhe. Wieder setzt der Vorstand auf den Staat und seine Bereitschaft, dem Unternehmen alle möglichen Subventionen und Steuererleichterungen zukommen zu lassen, damit das Projekt rentabel wird. So sollen mehrere hundert ha unersetzlichen Bannwaldes durch vom Land Hessen per Verordnung erlassene Ausgleichsmaßnahmen bezahlt werden, die nicht annähernd einen Wertausgleich darstellen. Notwendige Infrastrukturmaßnahmen wie Zubringerverkehr auf Schiene und Straße soll die Allgemeinheit bezahlen, von Lärm geplagte Bewohner sollen ohne adäquaten Wertausgleich vertrieben werden, potentielle Gewerbegebiete im Rhein-Main-Gebiet als auch Wohngebiete werden ohne Ausgleich von Land verboten etc. etc. . All das hat mit den Prinzipien einer freien Marktwirtschaft und einer funktionierenden Demokratie mit ihrer verfassungsmäßigen Ordnung nichts mehr zu tun. Es ist daher zu befürchten, dass das Ausbauprojekt das gleiche Schicksal erleidet wie das in Manila, wenn demokratische Kräfte und ihre verfassungsmäßig garantierten Rechte obsiegen sollten - nur mit dem Unterschied, dass es hier um Kosten geht, die die derzeit geplanten Projektkosten in Höhe von Euro 3.3 Mrd. um ein Vielfaches übersteigen. Der Vorstand spricht von stetigem Wachstum und kontinuierlichen Ertragssteigerungen und bezieht sich dabei auf die Vergangenheit. Die Zeiten haben sich jedoch geändert:

- Die Kosten des Luftverkehrs werden sich dramatisch erhöhen, da alle Subventionierungen und Steuererleichterungen auf dem Prüfstand stehen. Bis heute hat es der Vorstand versäumt, diese sogenannten externen Kosten zu ermitteln, wie in der HV v. 26.6.2002 von Dr. Bender angekündigt war.
- Die Airlines werden hohe Start/Landegebühren in Frankfurt ablehnen.
- Der Wettbewerb wird härter. Schon heute bevorzugen Urlaubsflieger und Frachtmaschinen billige Flughäfen außerhalb der teuren Drehkreuze.
- In Europa drohen auf den Flughäfen Überkapazitäten s. München, Berlin. Eine Kapazitätsplanung auf nationaler und Europäischer Ebene wird Flugbewegungen von Frankfurt abzuziehen.
- Die Monopolsituation am Frankfurter Flughafen verschwindet.

Fazit: Die Kosten werden überproportional steigen, die Erträge bei weitem nicht die geplanten Zuwächse erreichen, die Fraport im Börseneinführungsprospekt versprochen hat. Bisher ist keine längerfristige Ertragsprognose des Vorstandes seit Börsengang eingetroffen. Vielmehr stagniert das Geschäft seit mehreren Jahren. Eine Kapazitätsausweitung in Frankfurt durch eine kostspielige neue Landebahn ist aus Ertragsgründen unsinnig. Der Vorstand ignoriert diese Entwicklung bzw. vertuscht die mit dem Ausbau verbundenen Risiken, und steuert das Unternehmen in eine abenteuerliche Zukunft. In diesem Zusammenhang ist es bezeichnend, dass der Vorstand die Risiken, die durch ein Chemiewerk im Landebereich der geplanten Bahn entstehen und möglicherweise zur Umsiedlung des gesamten Werkes führen können (Kosten in Höhe von Euro 700 Mio. drohen) in den bisherigen Planungsvorlagen schlichtweg vergessen oder zumindest unterschätzt hat. Der Kostendruck durch den Ausbau wird nicht ohne Auswirkung auf die Zahl der Arbeitsplätze bleiben. Bis heute versucht der Vorstand, die Belegschaft zu beruhigen und für den Ausbau zu gewinnen, indem er hartnäckig die

Schaffung zehntausender zusätzlicher Arbeitsplätze ankündigt, was, wenn diese Fehlkalkulation rauskommt, zu erheblichen Unruhen führen kann."

Zu TOP 3

"Antrag: Den Mitgliedern des Aufsichtsrates wird die Entlastung verweigert.

Begründung TOP 2:

Das Ausbauprojekt wird von den Anteilseignern Bund, Land und Stadt Frankfurt politisch gefördert, was zu einer zunehmenden Verfilzung von Politik und Unternehmensleitung zu Lasten der freien Aktionäre führt. Offensichtlich ist dem Aufsichtsrat die wirtschaftlich unsinnige Schaffung von Arbeitsplätzen wichtiger als die Erwirtschaftung solider Erträge für die freien Aktionäre.

Dem Aufsichtsrat ist deshalb die Entlastung zu verweigern."

Gegenantrag des Herrn Lutz Bökenkamp vom 03. Juni 2003

Zu TOP 2:

"Der Vorstand wird nicht entlastet.

Begründung: Der Vorstand hat bei der Bewältigung des Manila Projektes versagt."

zu TOP 3:

"Der Aufsichtsrat wird nicht entlastet.

Begründung: Der Aufsichtsrat hat beim Manila Projekt seine Aufsichtspflichten nicht erfüllt."

Zu TOP 5:

"Den Vorschlägen zur Neuwahl des Aufsichtsrates wird nicht zugestimmt.

Begründung: Der AR hat bereits in der Vergangenheit versagt. Außerdem haben viele der zur Wahl vorgeschlagenen Personen derartig viele andere Mandate, dass eine wirksame Kontrolle des Vorstandes nicht gewährleistet ist."

Gegenantrag des Herrn Klaus Neumann vom 30. Mai 2003

Zu TOP 6:

"Begründung:

Die Aufsichtsratsmitglieder sollen sich ihrer verantwortungsvollen Aufgabe bewusst sein. Sie müssen die Handlungen des Vorstands kritisch begutachten. Es kann also nicht angehen, dass sie von jeder Verantwortung auf Kosten der Gesellschaft freigestellt werden.

Dies sollte allein schon deshalb unterbleiben, weil die Aufsichtsratsmitglieder bei der vorgeschlagenen Neubesetzung des Aufsichtsrats ohnehin keine hohen Stellenwert bei den betreffenden Mitgliedern - bedingt durch die verschiedenen anderweitigen Verpflichtungen - haben kann.

Vorschlag:

Entweder es unterbleibt eine Ergänzung des § 12 Absatz 3 oder der neue Zusatz soll lauten: Die Gesellschaft darf nicht auf ihre Kosten zu Gunsten der Aufsichtsratsmitglieder eine Haftpflichtversicherung abschließen, die gesetzliche Haftpflicht für Vermögensschäden aus der Aufsichtsratsmitglieder abdeckt."

Gegenantrag des Herrn Günter Paulitsch, 63067 Offenbach, vom 29. Mai 2003

Zu TOP 1:

"Sehr geehrte Damen und Herren,

den folgenden Gegenantrag zu Punkt 1 der Tagesordnung bitte ich, den Aktionären mitzuteilen:

ich stelle den Antrag, dass die einseitige Kommentierung des Jahresabschlusses zum 31.12.2002 durch weitergehende Ausführungen im Geschäftsbericht ergänzt wird.

Dies soll am Beispiel der Darstellung der Abschreibung des Manila-Engagements verdeutlicht werden. Bekanntlich

wurden nach 59,8 Mio Euro im Geschäftsjahr 2001 im Geschäftsjahr 2002 weitere 289,5 Mio Euro abgeschrieben, was letztlich einen Konzernverlust von 120,8 Mio Euro verursacht hat. Der Vorstand übergeht diesen Sachverhalt und verweist wiederholt auf den um "Manila" bereinigten EBITDA von 502,5 Mio Euro und bedient sich dabei der Argumentation "Was wäre, wenn" die Sonderabschreibung nicht erfolgt wäre.

Eine ausgewogene Darstellung der Vermögens- und Ertragslage im Geschäftsbericht verlangt dann allerdings auch, dass die bestehenden Risiken, die den Konzernverlust zusätzlich belasten, unter der gleichen Fragestellung erläutert werden. Dies unterlässt der Vorstand.

Für die aktivierten und damit ergebniserhöhenden Leistungen findet sich wohl die Erläuterung, dass "...für Planungsleistungen im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau 30,2 Mio Euro.." (GB 2002, S. 62) im Berichtsjahr angefallen sind. Allerdings fehlt dazu die Aussage, was wäre, wenn der Ausbau nicht erfolgt und eine Sofortabschreibung aller bislang aktivierten Ausbauleistungen fällig wird? Um wieviel würde sich dann das um "Manila" bereinigte Konzernergebnis weiter reduzieren?

Wenn Fraport Kosten der Geschäftsanbahnung aktiviert, werden Drohverluste gebildet. Was wäre, wenn Fraport evtl. aktivierte Kosten für die Akquisitionsversuche z.B. in Rom, Berlin, Florida, Kuba und Bangkok oder Shanghai abschreibt? Welche Kostenbelastung muß dann das bereinigte Konzernergebnis zusätzlich tragen?

Der Vorstand berichtet auch, dass Fraport ab dem 01.01.2001 in den Genuß zusätzlicher Passagierentgelte für den Lärmausgleich und für Schallschutzmassnahmen gelangt, die "...mit dem Ticket bezahlt.." (GB 2002, S. 17) werden. Fraport vereinnahmt nur die ergebnisverbessernden Einnahmen. Was wäre, wenn auch die Kosten in Höhe der vereinnahmten zweckgebundenen Entgelte in der laufenden Rechnung abgegrenzt würden? Um wieviel würde sich das bereinigte Ergebnis dann weiter reduzieren?

Der Vorstand nutzt die Freiheiten der IAS-Bewertung für Zuschreibungen oder verlängert die Nutzungsdauern (GB 2002, S. 61). Dabei entstehen Buchgewinne. "Der wesentlich höhere Ausweis der anderen Gewinnrücklagen, verglichen mit dem Jahresabschluß der Fraport AG resultiert zum größten Teil aus der höheren Bewertung des Sachanlagevermögens." (GB 2002, S. 102). Was wäre, wenn die an das Nominalprinzip gebundene Bewertung nach HGB angewandt wird? Wie hoch sind dann die bis heute kumulierten Buchgewinne?

Die Gremien der Fraport werden nicht müde, den Ausbau in Frankfurt und "...die Verantwortung als Job-Motor..." (GB 2002, S. 4) zu begründen. Daß damit weitere Subventionen, Infrastrukturinvestitionen und externe Kosten für Lärm, Gesundheit, Klima, und Emissionen zu Lasten der Bevölkerung und zur Beeinträchtigung der Wertschöpfung verbunden sind, wird nicht erläutert. Was wäre, wenn diese Kosten berechnet und präsentiert werden?

"Wegen der Einführung der 100 %-igen Reisegepäck-Kontrolle ...rechnen wir auch mit Erlöszuwächsen im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen." (GB 2002, S. 72). Darunter fallen auch die Kontrollaufträge, die im Auftrag des Bundesgrenzschutzes ausgeführt werden. Um wieviel würden sich die Personalkosten und der Verlust erhöhen, wenn Fraport die Sicherheitsauflagen ohne Subventionen finanzieren müsste?

Fraport bezieht bei der Darstellung der Leistungsindikatoren die Leistungen aller Konzern- unternehmen ohne Rücksicht auf die konsolidierten Leistungsanteile ein (GB 2002, S. 50). Was wäre, wenn das Mengengerüst in Übereinstimmung mit der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung gebracht wird? Um wieviel würden sich die Indikatoren Flugbewegungen, Passagiere und Fracht reduzieren und welche Rangstelle unter den weltweiten Flughafensbetreibern würde Fraport bei vergleichbaren Indikatoren einnehmen?

Diese Sachverhalte werden im Geschäftsbericht 2002 - wenn überhaupt - nur andeutungsweise angezeigt. Der Vorstand müsste sie dem Beispiel "Manila" folgend vollständig transparent machen. Erst bei Kenntnis dieser ergebnisreduzierenden Faktoren sind wir Aktionäre in der Lage, den aktuellen Status der Vermögens- und Ertragslage zu beurteilen und adäquate Anlage-Entscheidungen zu treffen."

Gegenantrag des Herrn Sascha Friebe, 64546 Mörfelden-Walldorf, vom 25. Mai 2003

Zu TOP 2:

"Die im Jahr 2002 beschlossene Erhöhung der Vorstandsgehälter ist wieder rückgängig zu machen.

Begründung:

Es ist nicht nachvollziehbar, daß man allen Aktionären eine Dividende verweigert, das Fraport-Management jedoch für seine vorhersehbaren Fehlleistungen weiterhin mit erhöhten Bezügen belohnt werden soll.

In der Stellungnahme des Fraport Vorstands vom 28. Mai 2002 zu den Gegenanträgen der HV 2002 hieß es dazu:

"Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen im Geschäftsjahr 2001 2,348 Mio. Euro. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr ist darauf zurückzuführen, dass der Vorstand wegen des Ausbauprojektes um ein Mitglied erweitert wurde und im Jahr 2001 die Leistungen im besonders erfolgreichen Jahr 2000 vergütet wurden."

Eine Gehaltskürzung mit gleicher Begründung ist also zwingend, da im Jahr 2002 aufgrund wirtschaftlicher (Manila) als auch planerischer (Ticona) Fehlleistungen des Vorstands die nun offensichtliche, wirtschaftliche Schiefelage herbeigeführt wurde."

Gegenantrag des Herrn Günter Paulitsch, 63067 Offenbach, vom 23. Mai 2003

Zu TOP 2:

"Sehr geehrte Damen und Herren,

den folgenden Gegenantrag zu Punkt 2 der Tagesordnung "Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2002" bitte ich, den Aktionären mitzuteilen:

Ich stelle den Antrag, dem Vorstand keine Entlastung zu erteilen. Der Vorstand hat die vereinbarten finanziellen Ziele in nicht vertretbarem Maße unterschritten. Zweifel an der Prognosesicherheit des künftigen Flughafen-Kapazitätsbedarf sind angebracht.

Der Antrag wird wie folgt begründet:

Im April 2000 (GB 1999, S. 5) hatte der Vorstand die finanziellen Zielsetzungen, die bis zum Jahre 2005 realisiert werden sollen, veröffentlicht und in den Folgejahren die verfügbaren Ressourcen darauf ausgerichtet.

"In unserer Business Mission formulieren wir den Anspruch, bereits 2005 zu den drei leistungs- und renditestärksten internationalen Airport-Konzernen zu gehören."

"Als realistisch haben wir für 2005 ein Verhältnis von 50:50 zwischen Frankfurt- und externem Geschäft definiert."

"Unser Lagebericht 2005 soll Umsatzerlöse von rund sieben Milliarden DM ausweisen. Dabei wollen wir eine Kapitalrendite von mindestens 15 % erreichen."

Im soeben publizierten Konzern-Lagebericht (GB 2002, S. 44) lesen wir, dass das Fraport Management unbeirrt daran festhält "... in 2005 einer der drei leistungs- und renditestärksten Airport-Konzerne weltweit zu sein."

Dank der vorliegenden Berichterstattung ist die erreichte Performance des Vorstands jetzt für 4 der 6 Prognosejahre einschätzbar, denn

"Nach vorsichtiger Einschätzung rechnen wir heute damit, am Standort Frankfurt die Passagierzahlen des Jahres 2002 für das Gesamtjahr 2003 leicht zu unterschreiten." (Q1, 2003, S.11).

Ein Vergleich zwischen den Zielvorgaben und dem zwischenzeitlich Erreichten weist eine extreme Schiefelage aus.

Umsatzprognose 2005:	ca. 3,50 Mrd Euro
davon	
Standort Frankfurt	ca. 1,75 Mrd Euro
So. Umsatz	ca. 1,75 Mrd Euro

Kapitalrendite 2005	mind. 15 %
---------------------	------------

Dazu im Vergleich (GB 2002, S. 59/S. 134):

Erträge 2002:	ca. 1,90 Mrd Euro*
davon	
Standort Frankfurt	ca. 1,65 Mrd Euro
So. Umsatz	ca. 0,25 Mrd Euro

* Umsatz + Bestandsveränderungen, andere aktivierte Eigenleistungen + Sonstige betriebliche Erträge

Kapitalrendite	ca. 9 % (ROCE/Durchschnitt 1999-2002)
----------------	---------------------------------------

Der Vergleich verdeutlicht, dass innerhalb von 4 Jahren nur eine Umsatzsteigerung von 0,6 Mrd Euro u.a. mit Hilfe von Zukäufen und Entgeltanpassungen erzielt wurde. Die Zielvorgabe erforderte jedoch eine Umsatzsteigerung bis 2005 von 2,2 Mrd Euro, die nun mangels erkennbaren weiteren substantiellen Umsatzpotentials insbesondere außerhalb des Standorts Frankfurt in unerreichbare Ferne gerückt ist.

Einhergehend mit der Verfehlung der Umsatzziele müssen auch die Renditeprognosen kräftig zurückgeführt werden.

Die gescheiterte Unternehmensstrategie des Vorstands "..., energisch über die Grenzen Rhein-Mains, Deutschlands und Europas hinaus zu expandieren." (GB 1999, S. 5) hat weitreichende Konsequenzen:

Das getätigte Investitionsvolumen im Beteiligungsbereich, das 500 Mio Euro deutlich überschritten hat, zeitigt heute vernachlässigbare Umsatzerlöse und Beteiligungserträge gemessen an der für 2005 gültigen Zielvorgabe von 1,75 Mrd Euro. Darüber hinaus enthält das Beteiligungs-Portefeuille einen höchst riskanten Inhalt, der die künftige Ertragskraft und Rendite in Zweifel stellt. Beträchtliche liquide Mittel sind gebunden und gehen möglicherweise verlustig.

Die optimistischen Umsatz- und Renditeprognosen waren jedoch nicht nur Grundlage des kurz darauf folgenden Börsengangs, sondern auch die Basis für die immer noch unbeirrt verfolgte Ausbauplanung am Standort Frankfurt, der nun zusätzlich zu der bislang fehlenden Rentabilitätsberechnung mangels Prognosesicherheit eine vertrauenswürdige und nachvollziehbare zahlenmäßige Annahme für die benötigte Kapazität entzogen ist."

Gegenantrag des Herrn Günter Paulitsch, 63067 Offenbach, vom 21. Mai 2003

Zu TOP 4:

"Sehr geehrte Damen und Herren,

den folgenden Gegenantrag zu Punkt 4 der Tagesordnung "Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2003" bitte ich, den Aktionären mitzuteilen:

Während das Fraport Management die pflichtgemäße Berichterstattung in Form einer "Erfolgsbilanz" (GB 2002, S 2) den Aktionären präsentiert, stellt der Jahresabschlussprüfer KPMG eine ausgewogene Kommentierung der Vermögens- und Ertragslage von Fraport im geprüften Lagebericht und im Anhang sicher. Die bisher von KPMG geprüften Teile des Geschäftsberichts waren deshalb unentbehrlich für die Einschätzungen der Kleinaktionäre.

Dazu kann auf die folgenden Erläuterungen hingewiesen werden, die die Handschrift des Jahresabschlussprüfers tragen:

"Die geplanten Ausgaben ...zum Bau einer neuen Landebahn ... (können) ... sich zum Teil in den kommenden Jahren in nicht unerheblicher Höhe unmittelbar im Ergebnis auswirken ..." (GB 2000, S. 45)

"Die Bewertung nach IAS hat zur Folge, dass ein erheblich höheres Sachanlagevermögen als im Jahresabschluss nach HGB ausgewiesen wird." (GB 2000, S. 50)

"Die Zuschüsse der öffentlichen Hand betreffen insbesondere Vorfelddinvestitionen am Flughafen Hahn." (GB 2001, S. 74)

"Im Jahr 2002 sind Planungsleistungen im Zusammenhang mit dem Flughafenausbau von 30,2 Mio. Euro angefallen und werden unter den Sachanlagen aktiviert." (GB 2002, S. 98)

"Die Investition in den Flughafen-Ausbau erfordert... langfristig die Aufnahme zusätzlicher Fremdmittel. Die Eigenkapitalquote wird dann zurückgehen." (GB 2002, S. 65)

Ein Wechsel des Wirtschaftsprüfers in der aktuellen Unternehmenssituation ist aufgrund der von der PwC benötigten Einarbeitungszeit in den Fraport-Konzern nicht nur mit einer Konzentration auf Prüfschwerpunkte, sondern auch mit beträchtlichen Zusatzkosten verbunden, die im übrigen dem vom Fraport Management propagierten Einsparprogramm "WM 2005 - Werte schaffen für morgen" widersprechen. Hinzu kommt, dass ein Prüferwechsel aufgrund der fehlenden umfassenden Prüferfahrungen der PwC mit dem Fraport-Konzern zusätzlich Berichtsrisiken für die Kleinaktionäre bedeutet.

Ich stelle deshalb den Antrag, die für den Außenstehenden als grundlos und unwirtschaftlich beurteilte, vom Vorstand vorgeschlagene Ablösung des jahrelangen Jahresabschlussprüfers KPMG nochmals zu überdenken und KPMG wieder mit der Jahresabschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2003 zu beauftragen."

Gegenantrag des Herrn Günter Paulitsch, 63067 Offenbach, vom 20. Mai 2003

Zu TOP 1:

"Sehr geehrte Damen und Herren,

den folgenden Gegenantrag zu Punkt 1 der Tagesordnung bitte ich, den Aktionären mitzuteilen: der vom Aufsichtsrat gebilligte Abschluß sieht keine Ausschüttung für das Geschäftsjahr 2002 vor. Ich stelle den Antrag, die Bilanz über eine weitere Auflösung von Rücklagen zu ändern, um eine Ausschüttung von 0,50 Euro (= 5,0% pro Aktie bzw 1,4% auf den Emissionskurs) zu ermöglichen.

Der Antrag wird wie folgt begründet:

Der Vorstand erklärt den Verlust des abgelaufenen Geschäftsjahrs 2002 mit dem "Einmaleffekt" Manila und prognostiziert für die Folgejahre wieder die Rückkehr zum Gewinnpfad.

Eine Dividende ist auch gerechtfertigt, weil Fraport über ausreichende liquide Mittel aus dem Börsengang verfügt, sodass eine Ausschüttung für das Jahr 2002 ohne finanzielle Engpässe erfolgen kann.

Im übrigen sollte Fraport sich der Ausschüttungspolitik der Branchenführer anpassen, die in der Regel auch in Verlustjahren ihre Aktionäre mit einer Rendite bedienen.

Eine kontinuierliche Ausschüttungspolitik dient auch der vom Vorstand erklärten Stärkung des Shareholder Value und den an einer Kurspflege interessierten Aktionären."

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach Prüfung der Gegenanträge hält die Verwaltung an ihren Beschlussvorschlägen zur Tagesordnung fest. Zu den Gegenanträgen nimmt sie wie folgt Stellung:

Fraport hat das Geschäftsjahr 2002 bereinigt um den Sondereffekt der Vollabschreibung des Manila-Projekts mit Umsatz- und Ergebniszuwächsen abschließen können, obwohl das Jahr wegen der Folgen der Terroranschläge vom 11. September 2001, einer europaweiten Konjunkturschwäche und der drohenden Gefahr eines Konflikts im Nahen Osten durch wirtschaftlich schwierige Rahmenbedingungen geprägt war. Dies ist als Erfolg unserer **Geschäftsstrategie** zu werten.

Der Vorstand hat auch im Geschäftsjahr 2002 mit Nachdruck an der Lösung der Probleme in **Manila** gearbeitet und sich in weiteren Gesprächen mit den bisherigen Partnern, möglichen Investoren und der philippinischen Regierung für eine möglichst zeitnahe Lösung der Probleme eingesetzt. Angesichts eines gutachterlich bestätigten Werts des Terminals von rund US-\$ 350 Mio. ergreift der Vorstand alle notwendigen rechtlichen Schritte, um die Investitionen in Manila auch weiterhin zu schützen. Der Vorstand bereitet außerdem die Einleitung eines Schiedsgerichtsverfahrens bei der Weltbank gegen die philippinische Regierung vor. Auch der Aufsichtsrat hat sich intensiv mit den Schwierigkeiten des Manila-Projekts auseinandergesetzt. Die Entwicklung in diesem Projekt war im vergangenen Jahr Gegenstand jeder Aufsichtsratssitzung und zahlreicher Ausschusssitzungen.

Um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben und am prognostizierten Luftverkehrswachstum partizipieren zu können, ist ein **Ausbau des Flughafens Frankfurt** notwendig. Derzeit erstellt das Unternehmen die für das Planfeststellungsverfahren erforderlichen Unterlagen. Mit der Realisierung der angestrebten Kapazitätserweiterung durch den Bau einer weiteren Landebahn und eines dritten Passagierterminals hat der Flughafen Frankfurt Main die Chance, seinen Status als internationaler Verkehrsflughafen auch in Zukunft zu halten und weiter auszubauen.

Unabhängig vom geplanten Flughafenausbau hat die Fraport AG im Mai 2003 den Planfeststellungsantrag für die beabsichtigten Erweiterungsmaßnahmen für die Wartung des neuen Großraumflugzeuges **Airbus A 380** eingereicht. Damit soll sichergestellt werden, dass der Hauptnutzer des Flughafens Frankfurt, die Deutsche Lufthansa, ab 2007 die ersten Flugzeuge dieses Typs in Betrieb nehmen kann.

Die Hauptversammlung ist nicht befugt, den festgestellten **Jahresabschluss** zu ändern. Nach Vollabschreibung des finanziellen Engagements in Manila und Entnahme aus der Kapitalrücklage weist der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss einen Bilanzgewinn von Null aus. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss gebilligt. Damit ist dieser festgestellt. An den festgestellten Jahresabschluss ist die Hauptversammlung gebunden. Da kein Bilanzgewinn vorhanden ist, ist es der Gesellschaft rechtlich verwehrt, eine Dividende auszuschütten. Einen entsprechenden Beschluss kann die Hauptversammlung nicht fassen.

Der Hauptversammlung ist es rechtlich verwehrt, Ergänzungen des **Geschäftsberichts** zu beschließen, oder den Vorstand zu solchen Ergänzungen anzuweisen. Die Erstellung des Geschäftsberichts ist ausschließlich Aufgabe des Vorstands. Der zusammengefasste Lagebericht und Konzernlagebericht, der Teil des Geschäftsberichts ist, enthält im Übrigen eine ausführliche Beschreibung der Risiken der künftigen Entwicklung.

Der Aufsichtsrat möchte die Effizienz der Unternehmenskontrolle als Teil einer guten Corporate Governance stetig fortentwickeln. Ausdruck dieser Zielsetzung ist insbesondere der gemeinsam mit dem Vorstand verabschiedete Corporate Governance Kodex der Fraport AG. Maßgebliches Element effizienter Unternehmenskontrolle ist eine gleichbleibend hochwertige Abschlussprüfung. Der Aufsichtsrat hat der Hauptversammlung einen neuen **Abschlussprüfer** zur Wahl vorgeschlagen. Der Aufsichtsrat ist der Auffassung, dass mit einem regelmäßigen Wechsel des Abschlussprüfers eine kontinuierlich hohe Prüfungsqualität gewährleistet bleibt und die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers weiterhin sichergestellt ist.

Der Aufsichtsrat hat keinen Anlass zu der Befürchtung, die zur **Wahl** in den **Aufsichtsrat** vorgeschlagenen Personen könnten wegen der Mitgliedschaft in anderen Aufsichtsgremien gehindert sein, ihre Aufgaben im Aufsichtsrat der Fraport AG gebührend wahrzunehmen. Art und Anzahl der mitgeteilten Mandate in anderen Aufsichtsgremien stehen jeweils im Einklang mit den Regelungen des Aktiengesetzes und des Deutschen Corporate Governance Kodex. Die fachliche Qualifikation der zur Wahl vorgeschlagenen Personen steht außer Frage.

Die Hauptversammlung ist nicht berechtigt, über eine Änderung der **Vorstandsbezüge** zu beschließen. Für die Festsetzung der Bezüge der Vorstandsmitglieder ist ausschließlich der Aufsichtsrat zuständig. Im Übrigen stehen die im Geschäftsjahr 2002 gewährten Vorstandsbezüge in angemessenem Verhältnis zu den Leistungen der Vorstandsmitglieder und zur Lage der Gesellschaft.

Der Abschluss einer Directors' and Officers' Liability Insurance (**D&O-Versicherung**), in die auch die Mitglieder des Aufsichtsrats einbezogen sind, ist üblich und vom Deutschen Corporate Governance Kodex anerkannt. In die D&O Versicherung sind auch die Mitglieder des Vorstands einbezogen; eine Satzungsregelung ist insoweit jedoch nicht erforderlich. Entsprechend der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex sieht die D&O-Versicherung



angemessene Selbstbehalte vor.

Die vorgeschlagene Satzungsänderung, wonach Bekanntmachungen der Gesellschaft künftig nur noch im **elektronischen Bundesanzeiger** zu veröffentlichen sind, hat keinen Einfluss auf die Verpflichtung der Gesellschaft, Gegenanträge und Wahlvorschläge von Aktionären zugänglich zu machen. Für dieses Zugänglichmachen genügt allerdings das Einstellen auf die Homepage der Gesellschaft.

Die Verwaltung behält sich vor, zu einzelnen Gegenanträgen in der Hauptversammlung am 25. Juni 2003 ausführlicher Stellung zu nehmen.

Frankfurt am Main, Juni 2003
Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide