



Gegenanträge

zur

Hauptversammlung 2006

mit

Stellungnahme der Verwaltung

Gegenanträge zur Hauptversammlung 2006 der Fraport AG am 31. Mai 2006 in Frankfurt am Main

Letzte Aktualisierung: 17. Mai 2006

Nach der Einberufung zur Hauptversammlung 2006 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 2005

Ich empfehle dem Vorstand der Fraport AG die Entlastung für das Geschäftsjahr 2005 wegen der ungenügenden Geschäftsergebnisse zu verweigern.

(1) Ertragskraft und Liquidität stagnieren:

Trotz der zwischen dem Land Hessen, den Fluggesellschaften und Fraport ausgehandelten Erhöhung der Infrastrukturentgelte und der Weiterbelastung der Sicherheitsaufwendungen an den Steuerzahler (GB 2005, S. 103/S. 132) wurde der zusätzliche Jahresüberschuss (+23,9 Mio. Euro) nur über den Verzicht auf bislang kontinuierliche Abschreibungen des Goodwill, der im Geschäftsjahr 2005 zu einer Ergebnisentlastung über 16,3 Mio. Euro (GB 2005, S. 101) geführt hat, und durch eine teilweise substanzlose Aktivierung von Eigenleistungen für den Ausbau (94,5 Mio. Euro/GB 2005, S. 55) erzielt.

Der Geschäftsverlauf vereitelte wiederum eine Thesaurierung von zusätzlicher Liquidität, so dass Fraport seit dem Börsengang im Jahre 2001 nur den zwischenzeitlich verzinsten Rest-Emissionserlös über 0,5 Mrd. Euro als Liquiditätspolster für künftige Aufgaben ausweisen kann (GB 2005, S. 125). Für die geplanten Investitionen für eine Terminal-Anbindung der A380 Großflugzeuge und die neue Landebahn, die kurzfristig ca. 2,0 Mrd. verschlingen werden, wurde keine finanzielle Vorsorge getroffen. Zu den anwachsenden Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten kommen noch die Bankverbindlichkeiten der hoch verschuldeten Beteiligungen u. a. „Hannover“ und „Lima“, die „at equity“ bilanziert, d. h. nicht konsolidiert wurden (GB 2005, S. 57/113/119), so dass Fraport bereits heute wieder beträchtliche Bankschulden besitzt.

(2) Das Fraport-Management hat die selbst gestellten Prognosen in gewohnter Weise verfehlt:

Im 2. Quartal 2005 rechnete Dr. Bender „...mit einem Passagieranstieg von etwa drei Prozent in Frankfurt...“ (GB 2004, S. 5), der nicht erreicht wurde.

Im laufenden Planfeststellungsverfahren prognostiziert Fraport sogar 56,5 Mio. Passagiere für das Jahr 2005 am Standort Frankfurt (G 19.2, S. 121).

Der Mittelfristplanung, der sich das Fraport-Management mit „Unser Lagebericht 2005 soll Umsatzerlöse von rund sieben Milliarden DM ausweisen...“ (GB 1999, S. 5) verpflichtet hat, steht nur ein tatsächlich erzielter Umsatz (einschl. des ICTS-Umsatzzukaufs) über 2,2 Mrd. Euro und damit eine negative Abweichung von nahezu 50 % gegenüber. „Die Notwendigkeit..., über Fraports bisherige Business Mission nachzudenken, die ohnehin nur einen Zeithorizont bis 2005 umfasste...“ (GB 2004, S. 147) fand in der vorliegenden Geschäftsberichterstattung überhaupt keinen Niederschlag.

- (3) Der Beteiligungsbereich steckt tief in den roten Zahlen und ist von einer Konsolidierung weit entfernt:

„Manila“ folgen „Antalya“ und „Hahn“. „Antalya“ wird sich im Vergleich mit dem eingesetzten und kalkulatorisch verzinsten Kapital nicht amortisieren, zumal weitere Abschreibungen und Drohverlust-Rückstellungen anstehen. „Hahn“ weist unverändert einen Verlust (16 Mio. Euro/GB 2005, S. 140) in Höhe der Hälfte des erzielten Umsatzes aus und kann auf lange Sicht den Break-Even nicht erreichen – von einer Amortisation des Investment ganz zu schweigen.

- (4) Auch im Jahre 2005 ist nicht erkennbar, dass Fraport der dringenden Internalisierung, d. h. der Kompensation der Subventionierung des Flugverkehrs, der Steuerbefreiungen und der externen Kosten näher gekommen ist. Mit Vehemenz wehrt sich Fraport gegen zeitgemäße Fluglärmnovellen und stellt sich sogar den von den Konkurrenzflughäfen akzeptierten Bestrebungen, die schädlichen Auswirkungen der Klimagase zu reduzieren (GB 2005, S. 75), entgegen.

- (5) Trotz der seit Jahren vorgetragenen Besorgnis über eine Geschäftspolitik, den Ausbau ohne eine überzeugende Rentabilitätsrechnung zu beginnen, befindet sich Fraport heute aufgrund der stagnierenden finanziellen Geschäftslage und einer wohl wünschenswerten, aber nicht absehbaren „nachhaltigen Ertragssteigerung“ (GB 2005, S. 6) in einer ausweglosen Sackgasse (GB 2005, S. 67, S. 71), da bei einem drohenden negativen Ausbaubescheid substantielle Abschreibungen voreiliger Investitionen, Personalabbau und existentielle wirtschaftliche Folgen nicht ausbleiben werden.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung: Beschlussfassung über die Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2005

Ich empfehle dem Aufsichtsrat der Fraport die Entlastung für das Geschäftsjahr 2005 zu verweigern. Der Aufsichtsrat – verantwortlich für die Geschäftsstrategie der Fraport – verfolgt mit dem Ausbauprojekt ein Vorhaben, das ohne nachvollziehbare wirtschaftliche Transparenz und unzureichende finanzielle Voraussetzungen realisiert werden soll.

- (1) Weder im Raumordnungsverfahren (GB 2005, S. 11/31) noch im laufenden Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt wurde die Gesamtwirtschaftlichkeit oder die zu erwartende Rentabilität umfassend und begründend behandelt. Ohne weitere Nachweise behauptet die antragstellende Fraport: „Für die Vorhabensträgerin spielt die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus eine wesentliche Rolle“ (A3, S. 102). „Die Kosten dieses Projektes werden durch die zusätzlichen

Einnahmen abgedeckt, so dass die Wirtschaftlichkeit des Projektes gegeben ist.“
(A3, S. 104)

- (2) Die Erörterung im Planfeststellungsverfahren hat ergeben, dass nahezu alle wirtschaftlich wesentlichen Aspekte von Fraport negiert werden, u. a.
- während die investiven Mittel – Gegenstand der Planfeststellung sind nur ca. 0,5 Mrd. Euro anstelle der gemeinhin bekannten 3,4 Mrd. Euro – über einen Zeitraum von ca. 50 Jahren gebunden sind, beschränkt sich Fraport bei der Darstellung der Nutzen auf einen Zeitraum von nunmehr maximal 15 Jahren und vernachlässigt damit die wirtschaftlichen Auswirkungen der zu erwartenden Änderungen der Rahmenbedingungen und der bevölkerungs- und ölverknappungsbedingten Reduzierung der Flugnachfrage.
 - Lärm- und Schadstoffbelastungen werden nur für den LTO-Zyklus, d. h. nur für die Start- und Landephase unter Vernachlässigung u. a. der Umweltbelastungen während der Reisezeit oder für die Flughafenperipherie unter Außerachtlassung der Umweltbelastung vorgelagerter Prozesse untersucht, während sich der Nutzen insbesondere über die Einbeziehung von 47.000 katalytischen (d. h. durch den Flughafenausbau zusätzlich angelockten) Arbeitsplätzen auf einen weltweiten Einzugsbereich erstreckt.
 - Die Fluggast- und Kapazitätsprognose unterstellt eine weiterhin uneingeschränkte Subventionierung (u. a. die Begleichung der Sicherheitsaufwendungen und die Erweiterung der Verkehrswege außerhalb des Flughafenzaunes auf Kosten der Allgemeinheit, die Beibehaltung der Steuerfreiheiten für die Kerosin- und Inlands-Umsatzsteuer) und eine nahezu kompensationslose Erhöhung der Umweltbelastungen (durch Lärm, Schadstoffe und Beeinträchtigungen der Natur und Landschaft).
 - Die subventionierten Ticket- und Frachtpreise fördern weiterhin den Export von Arbeitsplätzen in den Urlaubsländern und die Arbeitsplatzverlagerungen deutscher Unternehmen.
- (3) Auf eine Berechnung der Vorteilhaftigkeit des Ausbaus – obwohl mit dem öffentlichen Interesse begründet – mittels einer umfassenden volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Rechnung wird von Fraport verzichtet wie auf die Beantwortung wirtschaftlich relevanter Fragen bei der Erörterung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

Aus Aktionärssicht wird daher ein Ausbau in der vorliegenden Form zum finanziellen Blindflug. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Milliardenbeträge im 2-stelligen Bereich vorrangig für den Transport von Transferreisenden investiert werden sollen, ohne dem erwarteten Nutzen die damit verbundenen wirtschaftlichen Negativbelastungen gegenüberzustellen.

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

Zum Tagesordnungspunkt 3:

Ich stelle den Antrag auf Nichtentlastung des Vorstandes

Begründung:

Der Vorstand schweigt über mögliche Hintergründe des geschäftlichen Desasters in Antalya. Die Geschäftsleitung erweckt irreführend den Eindruck, dass der dramatische Verkehrsrückgang einzig auf Willkür der türkischen Flughafenverwaltung zurückzuführen sei; tatsächlich dürfte aber die Flughafenverwaltung bei der Verteilung der internationalen Flüge auf die beiden Terminals sich auch an den Wünschen der Fluggesellschaften orientieren. Es ist nachvollziehbar, dass diese Terminal 2 bevorzugen; dies liegt mitten zwischen den beiden Start- und Landebahnen und ermöglicht somit eine besonders schnelle Abfertigung, während das von Fraport betriebene Terminal 1 sich in einer Randlage befindet. Fraport ist dadurch mit ihrem Angebot nicht mehr wettbewerbsfähig. An dieser Einschätzung ändert auch die kürzlich erfolgte vermehrte Zuführung von Flügen zu Terminal 1 nichts.

Trotz der problematischen Situation hat Fraport die Beteiligung aufgestockt und damit Kapital der Aktionäre verschwendet.

Die Gesellschaft hat voreilig Investitionen für den Einsatz des A380 getätigt vor der Klärung der Fragen, ob der A380 tatsächlich nach Frankfurt eingesetzt werden kann und ob der Einsatz für Fraport wirtschaftlich sinnvoll ist. Es ist weiterhin offen, ob der A380 nicht breitere Bahnen als in Frankfurt vorhanden benötigt; sofern die vorläufig festgesetzten Wirbelschleppenabstände nicht drastisch reduziert werden, ist die Flughafenkapazität beim Einsatz des A380 erheblich geringer als beim Einsatz der B747. Derzeit völlig offen ist die Frage, ob die Wirbelschleppen des A380 Personen und Sachgüter am Boden gefährden können.

Die Gesellschaft hat in ihrem Geschäftsbericht zu den Zwischenberichten inkonsistente Zahlen veröffentlicht. Während im Zwischenbericht zum 3. Quartal eine Beschäftigtenzahl in Frankfurt im 9-Monatsdurchschnitt von 15330 genannt wurde, lautet die vergleichbare Zahl für das Gesamtjahr 16390 (S. 61). Um ausgehend vom Durchschnittstand der ersten 9 Monate auf diese Zahl zu kommen, müssten im Durchschnitt des 4. Quartals 19570 Mitarbeiter in Frankfurt tätig gewesen sein. Dies war jedoch offenbar nicht der Fall; Hinweise, dass man die Zuordnungskriterien geändert hat, kann man dem Geschäftsbericht nicht entnehmen.

Die Aufwendungen zum Schallschutz wurden rechtswidrig nicht aktiviert; es handelt sich hierbei keineswegs um sofort absetzbare Betriebsaufwendungen, sondern um aktivierungspflichtige Aufwendungen zum Erhalt des immateriellen Wirtschaftsguts der Betriebserlaubnis.

Entgegen den Ausführungen im Geschäftsbericht hat die Fraport keineswegs beim Planfeststellungsantrag das Ergebnis der Mediation beachtet, sondern insbesondere das Anti-Lärm-Paket weitgehend ignoriert. Besonders beachtlich ist dabei, dass Fraport dabei auch gegen die Auflage aus dem Planfeststellungsbeschluss von 1971 verstoßen hat, dass der Flughafenunternehmer darauf hinwirken soll, dass bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren unter Berücksichtigung der neuesten Erkenntnisse der Technik dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens so weit wie möglich Rechnung getragen wird. Dies wird erläutert mit „Die Auflage sieht vor, dass der Flughafenunternehmer insoweit, als er auf die Flugrouten Einfluss nehmen kann, alles zu tun hat, was zur Minderung der Lärmbelastung in den Randgemeinden des Flughafens beitragen kann“.

Der Antragsteller hat hierzu einen Informationsantrag bei der DFS gestellt; der Antwort der DFS war zu entnehmen, dass die Fraport im Zusammenhang mit der Planung der Flugrouten für den Ausbaufall noch nicht einmal den Wunsch geäußert hat, Lärmschutzbelange zu berücksichtigen. Auch hat es offenbar noch nicht einmal Gespräche zwischen DFS und Fraport darüber gegeben, ob Fraport den erhöhten Planungsaufwand für lärmarme Verfahren übernimmt.

Verstöße gegen Auflagen aus Planfeststellungsbeschlüssen können zum Widerruf der Genehmigung führen. Es handelt sich hier um einen besonders schweren Verstoß gegen eine Auflage; einzig die Teilhaberschaft des Landes Hessen an der Gesellschaft dürfte hier die Gesellschaft vor dem Entzug der Genehmigung schützen. Angesichts des Einflusses des Landes Hessen wäre es aber andererseits für dieses möglich und auch geboten, die für dieses Verhalten verantwortliche Vorstandsmitglied zu entlassen.

Ergebnis der Erörterung war, dass die Fraport ungenügende, vielfach beschönigende Unterlagen vorgelegt hat; die ungenügende Ausarbeitung des Planfeststellungsantrags ist dem Vorstand anzulasten. Besonders deutlich wird dies am Gutachten über die Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Wirbelschleppen am Boden – während nach dem Gutachten der Fraport für Raunheim überhaupt kein Risiko eines Wirbelschleppenschadens besteht, traten tatsächlich in den letzten Jahren dort im Schnitt ca. 2 Vorfälle auf. Voraussichtlich muss aufgrund der mangelhaften Unterlagen eine Neuauslegung und Nacherörterung stattfinden; dies dürfte den Landebahnbau, so er überhaupt noch erfolgt, um weitere 2 Jahre verzögern.

Gar nicht diskutiert wird die Frage, ob der ausgebaute Flughafen für die Fluggesellschaften attraktiv ist. Gerade die abgelegene Lage des Terminals 3 dürfte seine Nutzung erheblich erschweren – Antalya ist diesbezüglich ein Fanal. Auch die langen Rollzeiten beeinträchtigen die Attraktivität des Flughafens.

Nur partiell wird die Frage der Bedrohung des Hubkonzepts durch neue, kleinere Flugzeuge diskutiert. Gerade bei der B787 zeichnet sich ab, dass die Stückkosten wohl kaum höher sein werden als beim A380. Damit werden Direktflüge kostengünstiger als Umsteigeflüge mit einer B747 oder einem A380 auf der Langstrecke. Selbst für noch kleinere Langstreckenflugzeuge als der B787 existiert ein wachsender Markt, wie die kurzfristige Entwicklung der B737-700ER mit einer Reichweite von ca. 10.000 km zeigt.

Für das polyzentrische Deutschland ist festzustellen, dass auch volkswirtschaftlich die Nutzung von vielleicht einem halben Dutzend Großflughäfen als Interkontinentalflughafen der derzeitigen ausgeprägten Nutzung des Hubkonzepts vorzuziehen ist. Dabei ist es nicht erforderlich, von jedem Regionalfughafen aus Langstreckenverbindungen anzubieten; unter Würdigung des Umstands, dass ein Umsteigeflug ca. 2 Stunden zusätzlichen Zeitaufwand erfordert, wäre es bereits ein großer Fortschritt, wenn man 5 – 6 Flughäfen in Deutschland als Interkontinentalflughäfen nutzen würde. Damit könnte man auf dem Landweg von nahezu jedem Ort einen Langstreckenflughafen innerhalb von 2 Stunden auf dem Landweg erreichen.

Zum Tagesordnungspunkt 4:

Ich stelle den Antrag auf Nichtentlastung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich offenbar nicht mit der gebotenen Sorgfalt mit den Hintergründen des Antalya-Desasters befasst, sondern sogar noch einer Anteilserhöhung zugestimmt.

Der Aufsichtsrat hat weder mit dem gebotenen Nachdruck dafür gesorgt, dass die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren mit der gebotenen Sorgfalt erstellt werden, noch klar vorgegeben, das Mediationsergebnis zu beachten.

Zum Tagesordnungspunkt 6:

1. Ich beantrage Einzelabstimmung
2. Ich beantrage, Herrn Mayrhuber nicht zu wählen

Herr Mayrhuber ist Vorstandsvorsitzender des größten Kunden der Fraport, der Lufthansa AG; da der Anteil der Lufthansa am Verkehrsaufkommen der Fraport weit größer ist als ihr Aktienanteil, liegt ihr Interesse weniger in einer steigenden Ertragskraft der Fraport als vielmehr in sinkenden Kosten. Der mögliche Interessenkonflikt ist so offensichtlich, dass auch in der Einladung zur Hauptversammlung darauf hingewiesen wird. Es ist nicht zu erwarten, dass Herr Mayrhuber primär die Interessen der Aktionäre im Aufsichtsrat vertreten wird – er verdient daher auch nicht das Vertrauen der Aktionäre.

Es ist sicherlich vernünftig, auch den Rat von Führungskräften der Kunden einzuholen – hierfür hat die Fraport jedoch einen Beirat eingerichtet, in den u. a. auch Herr Mayrhuber berufen ist. Der Aufsichtsrat ist kein Gremium, um mit Kunden zu kommunizieren. Es gibt keine verbindliche Regel, dass Minderheitsaktionäre mit einem Anteil von ca. 10 % einen Anspruch auf einen Aufsichtsratssitz haben; Aufsichtsräte werden vielmehr mit der Mehrheit der Stimmen gewählt. Die Hauptversammlung ist daher frei, auch einen geeigneteren Kandidaten zu wählen; sicherlich wird es aus dem Kreis der Aktionäre hierzu Vorschläge geben.

Stellungnahme der Verwaltung

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

Die **Vermögens- und Finanzlage** des Unternehmens entwickelt sich nach wie vor positiv. Der Fraport-Konzern steigerte seine Ergebnisse auch im Geschäftsjahr 2005. Einen wesentlichen Beitrag zu dieser Entwicklung liefert die positive Umsatzentwicklung und das strikte Kostenmanagement. Die Umsatzerlöse nahmen im Geschäftsjahr um 4,6% auf 2.089,8 Mio € zu. Insbesondere die Steigerung der Verkehrsentgelte und der Erlöse aus Sicherheitsleistungen profitierten von einer Steigerung des Luftverkehrsaufkommens. Der operative Aufwand stieg im Vergleich zum Umsatz hingegen leicht unterproportional. In Folge dessen nahm das EBITDA um 6,1 % auf 547,5 Mio € zu. Dabei verbesserte sich die EBITDA-Marge von 25,8% auf 26,2 %. Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen lagen mit 235,9 Mio € nahezu auf Vorjahresniveau und hatten somit keinen Einfluss auf die positive Ergebnisentwicklung gegenüber dem Vorjahr.

Die insgesamt positive Entwicklung des Jahresüberschusses ist ein Indiz für eine Steigerung der Ertragskraft des Fraport-Konzerns und zeigt sich auch im Vorschlag zur Zahlung einer Dividende von 90 Cent pro Aktie, nach 75 Cent pro Aktie im Jahr 2004.

Die Fraport AG hat seit dem Börsengang in erheblichen Umfang Liquidität geschaffen. Dabei wurde in den Jahren seit dem Börsengang stets ein positiver Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit erzielt. Die Mittel wurden verwendet für Dividendenzahlungen, Investitionen und auch zur vorzeitigen Ablösung von Finanzverbindlichkeiten. Auch in 2005 wurden sowohl planmäßige als auch außerplanmäßige Tilgungen im Mittel- und Langfristbereich von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten vorgenommen. Demgegenüber steht eine Erhöhung der kurzfristigen Verbindlichkeiten, so dass insgesamt eine Optimierung der Finanzierungsstruktur stattgefunden hat.

Die Aufwendungen für die Durchführung des Schallschutzprogramms wurden im Jahresabschluss zutreffend berücksichtigt. Zwar ist Fraport als Flughafenbetreiber zur Durchführung des Schallschutzprogramms verpflichtet und damit Träger der Kosten des Programms. Wirtschaftlich werden die Kosten jedoch nach dem Verursacherprinzip auf die Airlines als Verursacher des Lärms im Rahmen der Entgeltordnung weiterbelastet, so dass sich aus dem Schallschutzprogramm keine Belastung für das Geschäftsergebnis ergibt.

Die vor einigen Jahren abgegebenen Prognosen zur Entwicklung des Passagieraufkommens sind durch externe Faktoren zwar etwas gedämpft worden. Der drastisch gestiegene Ölpreis und die daraus resultierenden Zuschläge auf die Ticketpreise einhergehend mit einer schwächeren Entwicklung der deutschen Konjunktur haben zu einer Zurückhaltung im Reiseverkehr ebenso geführt wie insbesondere der Irak-Krieg, die SARS-Epidemie und die Tsunami-Katastrophe. Nicht zuletzt mit dem Flughafenausbau und der Inbetriebnahme einer zusätzlichen Landebahn wird sich aber

die Verkehrsentwicklung in FRA wieder deutlich positiv gestalten. Für das Jahr 2020 ergibt die neueste Nachfrageprognose Verkehrszahlen, die sogar über der bisherigen Prognose 2015 liegen.

Die im Geschäftsbericht 1999 vorgenommenen Prognosen zur Umsatzentwicklung bis zum Jahr 2005 sind zwar durch eingetretene Marktveränderungen gedämpft worden. Hier sind beispielsweise zu nennen die Auswirkungen des 11. September 2001 auf die gesamte Luftverkehrsbranche weltweit und das veränderte Marktumfeld für unser externes Geschäft. Fraport hat jedoch wirtschaftlich erfolgreich mit seinem Geschäftsmodell auf diese Veränderungen reagiert, wie die Entwicklung der Ergebniszahlen und des Aktienkurses belegt.

Für die **Fraport-Beteiligungen** in Antalya und Hahn verlief das Geschäftsjahr positiv.

Beim Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH hält der positive Trend der Ergebnisentwicklung an. Bereits in diesem Jahr erwarten wir für die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH ein positives operatives Ergebnis, in 2008 rechnen wir mit einem positiven Jahresergebnis. Strategisch ist der ehemalige Militärflughafen im Hunsrück ausgerichtet auf den Low-Cost-Markt sowie das Charter- und Cargo-Geschäft. Insbesondere der Low-Cost-Markt ist ein starker Wachstums- und Zukunftsmarkt. Der Flughafen Frankfurt-Hahn ist in diesem Markt sehr gut positioniert, wie das nach wie vor steigende Passagieraufkommen belegt. Wir sind daher davon überzeugt, dass sich das Engagement am Flughafen Frankfurt-Hahn wie geplant zu einem lohnenden Investment entwickeln wird.

Die Gesamtinvestitionen für den Betrieb des Terminals 1 in Antalya in Höhe von € 123,2 Mio. Euro haben sich bereits mit Ablauf des Geschäftsjahrs 2004 amortisiert. Wie hoch die Rendite am Ende der Konzessionslaufzeit ausfallen wird, hängt von der gesamten Verkehrsentwicklung in Antalya und der abschließenden Verkehrsverteilung des internationalen Flugverkehrs zwischen den beiden Terminals ab. Für letztere trägt allein die nationale Flughafenbehörde die Verantwortung. Präferenzen der Fluggesellschaften werden dabei in der Regel nicht berücksichtigt. Die Flughafenbehörde hat die bisherige einseitige Zuteilung an das neue Terminal 2 mit höheren Einnahmen begründet, die bei Nutzung des zweiten Terminals an die Behörde abgeführt werden. Inzwischen ist der Konzessionsvertrag für das Terminal 1 neu gefasst worden, wodurch eine deutlich bessere Zuteilung durch die Flughafenbehörde an das Terminal 1 erreicht werden konnte. Davon unabhängig sind die Terminalpräferenzen der Fluggesellschaften weniger von der Lage des Terminals auf den Flughäfen abhängig, als vielmehr von effizienten und schnellen luft- und landseitigen Prozessen an bzw. in den Terminals. Eine einseitige Passagierzuteilung auf die Terminals (wie bisher für das Terminal 2) bewirkt in diesem Zusammenhang eine Überbelastung der dortigen Prozesse mit damit verbundenen Wartezeiten für die Passagiere und Nachteile für die Fluggesellschaften.

Bereits ab 2007 werden die ersten Luftfahrzeuge des Typs Airbus **A380** in den Liniendienst genommen. Dabei wird auch der Hub Frankfurt nicht nur Zielflughafen von Interkontinentalstrecken, sondern vor allem auch Heimatflughafen der A380-Flotte der Deutschen Lufthansa sein. Die Lufthansa bereitet die Stationierung ihrer A380-Flotte in Frankfurt u.a. durch den Bau der A380-Werft vor. Dies erfordert und rechtfertigt die Investitionen, welche die Fraport AG mit Blick auf den A380 tätigt.

Der **Ausbau des Flughafens** Frankfurt liegt im wirtschaftlichen Interesse des Unternehmens und der Region. Nur mit der Schaffung weiterer Flughafenkapazität kann dem unter Berücksichtigung demographischer und gesamtwirtschaftlicher Entwicklungen prognostizierten Verkehrsbedarf entsprochen und die durch die Luftverkehrsprognose für den Ausbaufall bestätigte Funktion von Frankfurt/Main als Hub-Flughafen gesichert werden.

Der Aufwand für den bedarfsgerechten Ausbau wird durch die Einnahmen aus der größeren Kapazität gedeckt, ohne daß Subventionen der öffentlichen Hand erfolgen.

Darüber hinaus hat der Ausbau nicht zuletzt wegen der Schaffung von voraussichtlich rd. 100.000 Arbeitsplätzen volkswirtschaftlichen Nutzen, dem auch nicht externe, dem Flughafenbetrieb nicht mehr zuzuordnende Kosten entgegengehalten werden können.

Eine detaillierte Darstellung der Gesamtwirtschaftlichkeit und zu erwartenden Rentabilität war nach der bestehenden Rechtslage weder im Raumordnungsverfahren noch im Planfeststellungsverfahren vorzunehmen, so daß aus diesem Umstand keine Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens abgeleitet werden können.

Bei der Ausbauplanung hat der Gesichtspunkt der Minimierung der nicht vermeidbaren Umweltbelastungen eine besondere Rolle gespielt. So wurde u.a. dem Gesichtspunkt der Lärmschutzbelange bei den im Planungsfall hinterlegten Flugrouten besonderes Augenmerk gewidmet, wie schon heute schon bei der Festlegung von Flugrouten durch das Luftfahrtbundesamt die Empfehlungen der Fluglärmmmission Berücksichtigung finden.

Mit dem Abschluß des Erörterungstermins im März dieses Jahres wurde ein weiterer wichtiger Verfahrensabschnitt auf dem Weg zum Planfeststellungsbeschluß abgeschlossen. Auf der Grundlage der erfolgten Erörterung der Einwendungen der von dem Vorhaben Betroffenen und der Stellungnahmen der in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden erscheint ein baldiges Abarbeiten der letzten für die Planfeststellung relevanten Themen nunmehr möglich. Es wird unverändert mit einem Erlaß des Planfeststellungsbeschlusses im Jahre 2007 gerechnet.

Hinsichtlich der **Nachwahlen zum Aufsichtsrat** begrüßt es die Verwaltung, dass mit Herrn Mayrhuber ein ausgewiesener Experte im Aviation-Business als Kandidat gewonnen werden konnte. Verschiedene Gesichtspunkte sprechen dafür, dass auch Fraport von seiner Expertise profitieren kann: seine Kenntnisse der spezifischen Kundenperspektive, sein Wissen um die Marktchancen in den verschiedensten Regionen dieser Welt und das Know-how im Bereich von internationalen Allianzen.

Ein ständiger Interessenkonflikt ist im Fall der Wahl von Herrn Mayrhuber in den Aufsichtsrat nach Auffassung der Verwaltung nicht zu befürchten. Eine solche Konfliktlage würde voraussetzen, dass die meisten Sachverhalte, die Gegenstand der Beratungen im Aufsichtsrat sind, einen Bezug zur Lufthansa aufweisen und zudem aus Sicht der Lufthansa eine abweichende Beurteilung nahe legen. Die ist aber vor dem Hintergrund der Vielzahl von Themen mit dem sich der Aufsichtsrat befasst nicht der Fall.

Die Lufthansa ist mit einer Beteiligungshöhe von über 9% in den letzten Monaten zum drittgrößten Aktionär der Gesellschaft geworden. Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass die Lufthansa gegenüber Fraport vor einiger Zeit angeregt hat, einen Sitz im Aufsichtsrat durch einen Vertreter der Lufthansa besetzen zu lassen. Dieses Ansinnen ist angesichts der Beteiligungshöhe nachvollziehbar und entspricht auch der Praxis in deutschen börsennotierten Unternehmen.

Bei den Nachwahlen zum Aufsichtsrat wird – wie vom Deutschen Corporate Governance Kodex empfohlen – über die Wahl der beiden Kandidaten, Herrn Mayrhuber und Herrn Hennerkes, gesondert abgestimmt werden.

Die Verwaltung behält sich vor, zu den einzelnen Gegenanträgen in der Hauptversammlung am 31. Mai 2006 ausführlicher Stellung zu nehmen.

Frankfurt am Main, im Mai 2006

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide