

PER E-Mail: HV-Projektbuero@fraport.de

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
HV-Projektbüro (MVG)

60547 Frankfurt

15. Mai 2010

Hauptversammlung am 2. Juni 2010
Gegenanträge zur Tagesordnung

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bin Aktionär der Fraport AG und möchte zur Hauptversammlung am 2. Juni 2010 die folgenden Gegenanträge zu den Tagesordnungspunkten 3. und 4. stellen.

1. Der Vorstand und der Aufsichtsrat werden nicht entlastet.
2. Es wird eine Sonderprüfung gemäß § 142 Abs. 1 AktG durch die anerkannte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young AG, Eschborn, in Auftrag gegeben. Prüfungsgegenstand sind die Vorbereitungshandlungen des Vorstandes zum Ausbau des Flughafens und insbesondere die Maßnahmen zu dessen Finanzierung und die Frage der Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme.

Begründung:

Nach Angaben des Vorstandes der Fraport AG wird die geplante Flughafenerweiterung Kosten in Höhe von voraussichtlich ca. 7 Mrd € verursachen. Dies sind immerhin fast das Anderthalbfache der Bilanzsumme und mehr als das Dreifache des Eigenkapitals, wie es vor dem Ausbau bestand. Angesichts dieses Investitionsvolumens stellt sich zum einen die Frage nach der wirtschaftlichen Rentabilität und der Finanzierbarkeit des Vorhabens für das Unternehmen und andererseits nach den finanziellen Auswirkungen für die Anteilseigner.

Das nach Angaben des Vorstandsvorsitzenden der Fraport AG bis zum Jahr 2015 zu tätige Investitionsvolumen von ca. 7 Mrd. € wird gemäß Geschäftsbericht durch Aufnahme von Krediten, Begebung von Anleihen und durch den internen Cash-Flow finanziert werden. Auf Basis der vorliegenden Zahlen ist das m. E. zweifelhaft. So hat sich der Cash-Flow aus der operativen Geschäftstätigkeit bereits in den letzten Jahren vor dem Ausbau deutlich reduziert. Betrug er in 2007 noch EUR 453,9 Mio., sank er in 2008 schon auf EUR 360,5 Mio. und ist nunmehr in 2009 bei EUR 301,4 Mio. angekommen. Diese Situation wird sich durch den Ausbau und dem damit zusammenhängenden Zinsdienst noch weiter verschärfen.

Darüberhinaus ist zu berücksichtigen, dass der Finanzmittelbestand Ende 2009 EUR 1.600 Mio. beträgt. In den nächsten fünf Jahren sollen noch EUR 4.500 Mio. Investitionsausgaben getätigt werden, die neben den bestehenden Krediten mit noch ausstehenden Krediten von EUR 1.700 finanziert werden sollen.

Nachfolgend ist anhand der verfügbaren Informationen das Szenario für 2015 berechnet, wobei die Investition vollständig über Kredite und Anleihen sowie den Cash-Flow finanziert wird. Als Vergleich dienen die Ist-Situation 2009 sowie der Prognosenullfall (kein Ausbau) 2015. Ausgegangen wird dabei von einem im Geschäftsbericht genannten durchschnittlichen Zinssatz für die Kredite von 3 % und die Anleihen von 5%, einer linearen Abschreibung von 2 % p.a. Unterstellt wird weiterhin, dass die durch das Vorhaben induzierten Einnahmen im Ausbaufall optimistisch um 43 % und im Prognosenullfall um 6 % zunehmen werden. Die nicht durch das Vorhaben induzierten Einnahmen werden als konstant angenommen, da sich eventuelle Veränderungen dieser Einnahmen auf alle Situationen gleichmäßig auswirken werden und daher außer Betracht bleiben können.

Wie der Aufstellung zu entnehmen ist, sank das Geschäftstätigkeitsergebnis der Fraport AG im Jahre 2008 auf EUR 222,6 Mio. von EUR 246,0 Mio. in 2007 und beträgt in 2009 EUR 227,6; der Jahresüberschuss nach Abzug der Steuern von EUR 165,7 in 2008 auf nun EUR 175,7. Die Anteilseigner konnten daraus für 2009 eine Dividende von 28,8 Mio. € (tatsächlich 21,2 Mio.) erzielen. Diese Einnahmen der Anteilseigner würden ohne Ausbau bis zum Jahr 2015 aufgrund der Investition und des Zinsdienstes voraussichtlich abnehmen. Daneben sind noch die eigenen Kredit- bzw. Opportunitätskosten für eine entgangene Kapitalanlage einzubeziehen.

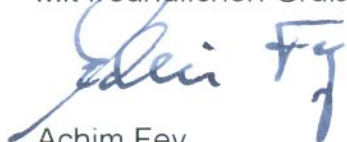
Wie der Aufstellung weiterhin zu entnehmen ist, wird das Vorhaben für die Fraport AG in jedem Fall zu einer deutlichen Verminderung des Jahresüberschusses und damit auch zu einer Verminderung der Dividende bzw. Dividendenmöglichkeit führen. Dabei werden die Anteilseigner aus der Fraport AG geringe bzw. sogar negative Einnahmen erzielen, die jährlichen Mindereinnahmen werden auf Dauer erheblich sein.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass das Szenario von den optimistischen Prognosen der Fraport AG für die zukünftige Verkehrsentwicklung ausgeht. Sollten diese Prognosen nicht eintreten, wird sich das auf das Betriebsergebnis der Fraport AG und damit auch auf die Anteilseigner zusätzlich negativ auswirken. Eine erste Kostprobe lieferten bisher ja schon die Auswirkungen der Wirtschaftskrise und der Vulkanausbruch auf Island. Nicht berücksichtigt sind auch eventuelle Inanspruchnahmen durch die weiteren Belastungen für die Umlandgemeinden durch Lärmschutzmassnahmen, Einschränkungen der Planungshoheit und Transferleistungen. Darüberhinaus ist an dieser Stelle auf das Gutachten des Hamburgischen Weltwirtschaftsinstituts (HWWI) zu den wirtschaftlichen Grundlagen für die Prognose des Luftverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen MÜNCHEN vom Januar 2010 hinzuweisen, in dem die wirtschaftliche Entwicklung insbesondere für den Flugverkehr sehr viel pessimistischer aufgezeigt wird.

(in Mio €)	2009	2015 ohne Ausbau	2015 mit Ausbau
Flughafentgelte	527,1	558,7	695,8
Retail	136,5	144,7	180,2
Sonstige Umsätze	995,9	995,9	995,9
Umsatzerlöse	1.659,5	1.699,3	1.871,9
Andere Erträge	71,9	71,9	71,9
Gesamtleistung	1.731,4	1.771,2	1.943,8
Abschreibungen	-195,6	-195,6	-335,6
Betriebliche Aufwendungen	-1.280,7	-1.311,4	-1.444,6
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	255,1	264,2	163,6
Zins-/Finanzaufwendungen	-69,0	-69,0	-209,0
Sonstiges Finanzergebnis	41,5	41,5	41,5
Geschäftstätigkeitsergebnis	227,6	236,7	-3,9
Steuern	-51,9	-75,6	1,3
Jahresüberschuß	175,7	161,1	-2,7

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Achim Fey
 Wirtschaftsprüfer
 Steuerberater