



# ***Gegenanträge***

***zur***

# ***Hauptversammlung 2014***

***mit***

***Stellungnahme der Verwaltung***

# ***Gegenanträge zur Hauptversammlung 2014 der Fraport AG am 30. Mai 2014 in Frankfurt am Main***

**Letzte Aktualisierung: 15. Mai 2014**

Nach der Einberufung zur Hauptversammlung 2014 der Fraport AG sind folgende Gegenanträge von Aktionären bei der Gesellschaft eingegangen.

## ***Aktionär Bernd Trumfheller, Darmstadt, zu Tagesordnungspunkten 3,4 und 7:***

Ich stelle nachfolgende Gegenanträge zur o. a. Hauptversammlung:

1.

Die Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstandes gemäß Top 3 der Tagesordnung für das Geschäftsjahr 2013 wird nicht erteilt und die Aktionäre werden aufgefordert dem Beschlussvorschlag der Verwaltung nicht zuzustimmen.

Begründung:

Unlängst entschied das Bundesverfassungsgericht zu Lasten der Fraport AG wegen der zuzulassenden Versammlungsmöglichkeiten auch in den Terminals auf dem Frankfurter Flughafen.

Grundsätzlich bejahte das Bundesverfassungsgericht die gesamten Versammlungsfreiheiten, weil die Fraport AG von Teilen der öffentlichen Hand beherrscht wird. Die Aktionärsstruktur ist im Geschäftsbericht dargestellt. Das Land Hessen hat 31,5 Anteile und die Stadt Frankfurt über ihre Tochter 20,12 Anteile. 24,55 % Aktionäre sind unbekannt.

Zurück zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts. In bemerkenswerter Klarheit hat das Gericht festgestellt, dass die Fraport AG als ein von der öffentlichen Hand beherrschtes gemeinwirtschaftliches Unternehmen einer unmittelbaren Grundrechtsbindung unterliegt. Begründet wird diese grundrechtsgebundene staatliche Gewalt, da jedes Handeln staatlicher Organe oder Organisationen in Wahrnehmung ihres dem Gemeinwohl und damit auch der Daseinsvorsorge verpflichteten Auftrages erfolgt.

Für die Fraport AG bedeutet dies, dass nicht wegen der eigentumsrechtlichen Mehrheitsverhältnisse das Kriterium der Beherrschung auf konkrete Einwirkungsbefugnisse hinsichtlich der Geschäftsführung abgestellt werden kann, sondern auf die Gesamtverantwortung für das Unternehmen. Die Fraport AG betreibt staatliche Aktivitäten unter Beteiligung von Privaten. Die Entscheidung der Beteiligung dieser staatlichen Aktivitäten ist eine freie Entscheidung. Allerdings muss man zur Kenntnis nehmen, dass Chancen und Risiken gleichermaßen bei dieser Entscheidung zutreffen.

Der für mich entscheidende Satz wird dann in der Randziffer 58 der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts geäußert. Dort heißt es wird folgt:

„Öffentliche einschließlich der öffentlich beherrschten Unternehmen können zwar ihre Kundenbeziehungen nach der Logik des Marktes gestalten, jedoch steht es ihnen nicht frei, ihre wirtschaftliche Tätigkeit nach Belieben mit subjektiv weltanschaulichen Präferenzen oder Zielsetzungen und hierauf beruhenden Differenzierungen zu verbinden.“

In der Hessischen Verfassung heißt es hierzu in Artikel 38:

„Die Wirtschaft des Landes hat die Aufgabe, dem Wohle des ganzen Volkes und der Befriedigung seines Bedarfs zu dienen.“

Die Fraport AG verstößt mit ihrer neuesten Beschäftigungspolitik eindeutig gegen diesen jetzt auch vom Verfassungsgericht normierten Grundsatz. Sie hat im Jahr 2004 ihre Frachtabteilung ausgegründet und ihre dort beschäftigten Arbeitnehmer in eine Arbeitnehmerüberlassungsabteilung beschäftigen lassen, die wiederum ausschließlich für die neugegründete Frachttochter FCS GmbH im Wege der Arbeitnehmerüberlassung tätig sind und zwar zu deutlich abgesenkten Löhnen und Gehältern. Beide, Fraport und Gewerkschaften, begründen diese Aktion mit Wettbewerbsgründen.

Gleichzeitig wurde die Fa. APS GmbH gegründet, die im Wege der Arbeitnehmerüberlassung bis zu 30 % abgesenkte Tarife im Bereich der Bodenverkehrsdienste für die gleiche, aber auch völlig gleiche Tätigkeit verrichtet, bis zu einem gewissen Qualifikationsgrad, wie die Beschäftigten des Mutterhauses bei den Bodenverkehrsdiensten. Um vergleichbare Arbeit handelt es sich, wenn Arbeitnehmer an verschiedenen oder nacheinander an denselben technischen Arbeitsplätzen identische oder gleichartige Tätigkeiten ausüben. Die APS Beschäftigten arbeiten neben den Fraport Beschäftigten am gleichen Flugzeug unter Leitung eines Lademeisteragenten, eines Gepäcktransportmeisters oder eines Transportmeisters.

Mit dieser Methode der Arbeitnehmerüberlassung wurden bis dato überhaupt keine Neuanstellungen im Bereich der Bodenverkehrsdienste im Mutterhaus seit ca. 2004 durchgeführt. In den letzten HV'en hat Herr Dr. Schulte jeweils einer Aktionärin auf deren Frage mitgeteilt, die APS Beschäftigten werden nur zur Spitzenabdeckung eingesetzt. Das ist eine unwahre Behauptung. Diese Mitarbeiter sind voll in die jeweilige Arbeitsgruppe eines der o. g. Meister integriert. Zwischenzeitlich sind dort mehr als 2000 Leiharbeiter beschäftigt, die ausschließlich in dem Bereich der Bodenverkehrsdienste eingesetzt werden und zwar vorerst 2 Jahre befristet und wenn sie dann nicht mehr als 14 Tage vorher krankheitsbedingt ausgefallen sind, unbefristet.

Nach meiner festen Überzeugung sind das abgewandelte Schlecker-Methoden mit dem Unterschied, dass das konzerneigene Unternehmen die armen Menschen einstellt und sie dann an die Fraportmutter direkt verleiht, ohne andere größere Entleiher im Vertrag zu haben, wenn eine Beschäftigung nicht mehr möglich wäre. Das heißt, wenn sie nicht unbefristet weiterbeschäftigt werden, werden sie wieder dem Arbeitsmarkt zugeführt.

Alle Fraport Beschäftigten im Mutterhaus haben ein solches Schicksal in der Regel nicht erfahren. Sie werden nach der Probezeit unbefristet beschäftigt und bezahlt nach den Tarifverträgen des öffentlichen Dienstes.

Mit dieser Beschäftigungspraxis hat die Fraport AG ihren ehemals guten Ruf als sozialer Arbeitgeber in der Region verspielt. Es werden sogar sog. Aufstocker im Sinne von Hartz IV beschäftigt und vor allem Mitarbeiter, die unter die Hinzuverdienstgrenze fallen. Nach meinen Informationen sind das ca. 400 Arbeitnehmer.

Ich halte gelinde gesagt diese Außendarstellung des Unternehmens als verwerflich. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass man mehrere Tarifebenen bei gleicher Tätigkeit schaffte und somit die Beschäftigten spaltet in Arbeitnehmer 1. und 2. Klasse.

Das Schlimme dabei ist, dass im Geschäftsbericht aus dem Jahr 2009 den Aktionären mitgeteilt wurde, ab Mitte des Jahres 2009 hat man die Vergütung des Vorstandes der Fraport AG neu geregelt und am Ende des Jahres 2009 im Aufsichtsrat beschlossen.

Jetzt stelle ich fest, dass sich die Vorstandsvergütung von 2009 auf 2014 wesentlich erhöhte.

Die Vergütung des Aufsichtsrates zum Teil um 100 %. Die Dividende wurde auf 1,25 € und somit um 10 Cent ab 2010 erhöht. Das sind ca. 8,7 % Erhöhung.

Für die Beschäftigten dagegen werden bis zum Jahr 2018 und darüber hinaus tarifliche und übertarifliche Entgeltbestandteile gekürzt. Bei den Entgelterhöhungen im Hinblick auf Tarifverhandlungen erhalten die Beschäftigten alles was über 3 bei den Entgelterhöhungen im Hinblick auf Tarifverhandlungen im öffentlichen Dienst erzielt wird. Alles andere wird angerechnet auf eine sog. Besitzstandszulage. Für die Vorstände und für die Aktionäre gilt so etwas nicht.

Ich bin empört über diese Ungerechtigkeit. Die Vorstände erhalten mehr, die Aktionäre ebenfalls. Aber die Beschäftigten nicht. Sponsorengelder werden ebenfalls weitergezahlt. Den Beschäftigten wird weiterhin in nächster Zeit erhebliche Verluste bei ihren Einkommen und Rentenanwartschaften zugemutet. Wo ist die Fraport AG dann noch attraktiv für Menschen aus der Region und darüber hinaus. Befristete Zeitarbeitnehmerverhältnisse, abgesenkte Löhne für völlig gleiche Tätigkeiten zeigen deutlich, das vom Vorstand im Verbund mit den Gewerkschaften neu geschaffene Bild eines großen Teils der zukünftigen Arbeitnehmerschaft der Fraport AG, aber auch jetzt schon. Durch diese Kürzungen fehlen Gelder bei den Sozialversicherungen und bei den Steuern. Die Auswirkungen sind bekannt. Der Vorstand der Fraport AG und

sein Aufsichtsrat verstoßen gegen ihre staatliche Aufgabe, die Bedürfnisse des Volkes und damit der bei ihr Beschäftigten zu befriedigen. Eine Kehrtwende muss her. Wenn nicht mit diesem Vorstand, dann mit anderen Vorstands- und anderen Aufsichtsratsmitgliedern.

Die Unzufriedenheit bei den Beschäftigten wächst zunehmend. Das Stimmungsbarmometer der Beschäftigten stellt dem Vorstand in Toto keinen guten Leumund aus. Fraport spielt bei der Personalpolitik nicht in der 1. Bundesliga. Mehr Frauen in allen Führungsebenen, aber vor allem im Vorstand sind jetzt angesagt.

Wenn der Vorstand in der Vergangenheit vorträgt, dass die Bodenverkehrsdienste defizitär seien, so möchte ich dem entgegenhalten, dass der Vorstand diese Bodenverkehrsdienste defizitär rechnet. So ist mir bekannt, dass die Wiener Flughafengesellschaft die dortigen Bodenverkehrsdienste von bestimmten Kosten freihält. Mieten zum Beispiel. Wenn die Fraport AG ihre Bodenverkehrsdienste von Mieten ihrer eigenen Abteilung Vermietung ebenfalls ganz oder teilweise entlasten würde, könnten die Bodenverkehrsdienste sehr günstige Verträge mit den Luftverkehrsgesellschaften abschließen, so dass über diese einzunehmenden zusätzlichen Gelder eine Kompensation eintreten würde. Leider wird vom Vorstand fälschlicherweise diesem Argument immer entgegengehalten, eine Quersubventionierung sei nicht erlaubt. Falsch. Lediglich aus den Start- und Landegebühren darf nach der europäischen Richtlinie und der deutschen BADV keine Quersubventionierung erfolgen. Dies können Sie nachlesen in § 4 der genannten Verordnung.

Das zweite Argument, was Vorstand und Aufsichtsrat gerne vorschieben ist, Europa könnte am Frankfurter Flughafen noch mehr Wettbewerb bei den Bodenverkehrsdiensten zulassen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass sogenannte Selbstabfertiger bei den Luftverkehrsgesellschaften nicht auftauchen. Ob tatsächlich weitere Wettbewerber zugelassen werden, steht selbst nach den eigenen Aussagen des Vorstandes (siehe Geschäftsbericht 2010, Seite 36) noch nicht fest.

Außerdem wurden die Bodenverkehrsdienste wertgemindert und zwar um 20 Millionen. Damit ist für einen potentiellen Käufer der Weg geebnet, nachdem man tarifliche und außertarifliche Ansprüche der Arbeitnehmer bis zum Jahr 2018 deutlich absenkt. Dr. Schulte hatte einmal über die Zeitung berichten lassen, dass die Bodenverkehrsdienste der Fraport AG zu teuer seien für einen potentiellen Käufer. Im Jahre 2018 sind sie von wesentlichen Kosten minimiert und damit eine interessante Kaufgelegenheit. Ich werde sehr scharf darauf aufpassen, dass dieses Kerngeschäft der Fraport AG eben nicht verkauft bzw. ausgegründet wird. Immerhin haben die Bodenverkehrsdienste in den letzten 50 Jahren dazu beigetragen, dass der Frankfurter Flughafen das geworden ist, was er jetzt darstellt. Die Bodenverkehrsdienste sind somit für die Substanz des Flughafens verantwortlich. In diesem wichtigen Kerngeschäft darf nicht „gespielt“ werden.

Schlimm dabei ist, dass getreu der neoliberalen Verhaltensweise des Vorstandes, des Aufsichtsrates und der Gewerkschaften quasi in vorauseilendem Gehorsam die tariflichen und außertariflichen Bezüge der Fraport AG Beschäftigten gekürzt wurden, um einem angeblichen Defizit wegen eines möglichen weiteren Wettbewerbers auch im Vorfeld entgegenzutreten.

Dem ist deutlich hinzuzufügen, dass die Fraport AG seit Ende der 90er Jahre den Flughafen Hahn mit ca. 150 Millionen Euro subventionierte. Der Ticonavertrag kostet ca. 670 Millionen Euro und das Manila Abenteuer derzeit einschließlich der hohen Rechtsanwaltskosten wegen des Weltschiedsgerichtsverfahrens ca. 450 Millionen Euro. Jährlich werden ca. 5 Mio. Euro für dieses Verfahren aufgewendet. Der Verantwortliche Mitarbeiter, Herr Henkel, soll angeblich noch jährlich einen Betrag von über 100.000,- € erhalten, obwohl er schon längst in Rente ist.

Das müssen jetzt die Beschäftigten ausbaden, während der Vorstand sowie die erste Führungsebene mehr Vergütung erhält und die Aktionäre eine Dividende in Höhe von 1,25 Cent. Für mich ist diese Vorgehensweise eine Schande für ein staatlich beherrschtes Unternehmen. Ein Flughafen dieser Größenordnung und der entsprechenden Finanzkraft, darf auf keinen Fall mittels befristeten Zeitarbeitsverhältnissen und Absenkungen von tariflichen bzw. übertariflichen Leistungen der Beschäftigungsverhältnisse schaffen.

Da fällt mir noch ein. Am 19.02.2010 ließ Dr. Schulte in der FAZ wegen der Neuregelung der Flughafenentgelte schreiben:

„In Frankfurt hat es dagegen „3 Nullrunden“ gegeben. Kostendeckend, so äußerte Schulte gestern weiter, seien die Entgelte ohnehin schon lange nicht mehr. Diese Dienstleistungen müssen demnach aus rentablen Geschäftsfeldern des Flughafenbetreibers, beispielsweise aus den Einzelhandelsmieten und der sonstigen Immobilienwirtschaft quersubventioniert werden“.

Also, da geht doch die Quersubventionierung auch. Warum aber beim Personal nicht?

Pikanterweise war der Arbeitsdirektor des Unternehmens, Herr Herbert Mai, auch für die Vermietung und Immobilienwirtschaft zuständig. Unter Verletzung des klassischen Mitbestimmungsträgers in einem mitbestimmten Unternehmen wie der Fraport AG, müsste der ehemalige ÖTV Vorsitzende eigentlich der erste sein, der diesen Vorschlag im Vorstand und dem Aufsichtsrat unterbreiten müsste. Leider hat er diesen qualifizierten Vorschlag nicht getätigt. Ein Schelm wer Böses dabei denkt.

2.

Die Beschlussfassung über die Entlastung des Aufsichtsrates gemäß Top 4 der Tagesordnung wird nicht erteilt und die Aktionäre werden aufgefordert dem Beschlussvorschlag der Verwaltung nicht zuzustimmen.

Begründung:

Siehe Begründung zu Antrag 1. Zur Vermeidung der Wiederholung wird auf die Begründung ausdrücklich Bezug genommen. Sie ist Gegenstand des Antrages zu 2.

3.

Die Beschlussfassung über die Änderung von § 11 der Satzung zu zustimmungsbedürftigen Geschäften gemäß Top 7 der Tagesordnung wird nicht erteilt und die Aktionäre werden aufgefordert dem Beschlussvorschlag der Verwaltung nicht zuzustimmen.

Begründung:

Auf die Begründung zu Antrag 1 wird verwiesen. Sie ist ebenfalls Gegenstand dieser Begründung.

Ergänzend wird dazu vorgetragen, dass der Vorstand beabsichtigt, den Geschäftsbereich Ground Handling auszugründen. Diese Umstrukturierung der Gesellschaft kann nur durch die Hauptversammlung beschlossen werden. Mit der Möglichkeit der Veränderung von zustimmungspflichtigen Geschäften will der Vorstand die Aktionäre und den Aufsichtsrat ihrer Mitwirkungsbefugnisse in der HV wesentlich beeinträchtigen. Die Bodenverkehrsdienste und damit der Geschäftsbereich Ground Handling ist von solch wirtschaftlicher Bedeutung für Beschäftigte, das Land Hessen, die Stadt Frankfurt/M. und die Region, den Finanzbehörden, den Sozialversicherungsträgern etc., dass ohne die Mitwirkung der Aktionäre und des Aufsichtsrates erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken bestehen, die zustimmungspflichtigen Geschäfte zu verwässern. Würde dem vorgeschlagenen Beschluss stattgegeben, greift dies in Art. 38 Hess. Verfassung ein und verstößt gegen das Sozialstaatsgebot des GG. Das BVerfG hat in seiner Entscheidung zum Versammlungsrecht im Bereich der Beklagten hierzu entsprechende Ausführungen gemacht.

Insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass der Vorstand der Gesellschaft in einem Interview gegenüber der FAZ vom 30.09.2010 der Öffentlichkeit mitteilte, dass in der „Kriegskasse“ der Fraport AG 2,6 Milliarden Euro vorhanden sind, welche im Wesentlichen für den weiteren Ausbau des Flughafens verwendet werden sollen. Den Aktionären muss die Mitwirkung bei dieser Größenordnung erhalten bleiben. Das gilt auch und gerade für den Aufsichtsrat. Die in der Satzung festgelegten Wertgrenzen dienen dem Schutz der Aktionäre vor willkürlichen nicht mit der Satzung abgedeckten Ausführungen von wesentlicher Bedeutung durch den Vorstand und den Aufsichtsrat.

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

Anträge zur Hauptversammlung am 30.05.2014

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

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

Begründung:

Trotz zweifelhafter Wirtschaftlichkeit halten Vorstand und Aufsichtsrat an der Entwicklung von Terminal 3 fest. Dabei wird die vorhandene Terminalkapazität von 68 Mio. Passagieren im Jahr bei Fortschreibung des durchschnittlichen Passagierwachstums seit dem Jahr 2000 von ca. 700 Tsd. p. a. voraussichtlich erst etwa 2027/2028 ausgenutzt sein; die Entscheidung zum Bau des Terminals ist daher derzeit verfrüht.

Bedenklich stimmen Äußerungen des Vorstandsvorsitzenden, wonach der Flughafen endlich ein repräsentatives Aushängeschild brauche. Dies impliziert ein besonders aufwendiges Bauwerk. Dabei zeichnet sich auch bei moderaten Kosten für Terminal 3 ab, dass die schon jetzt unbefriedigende Rendite des Frankfurter Flughafens bei Realisierung weiter sinken würde. Bei Handeln nach betriebswirtschaftlichen Lehrbüchern würde die Gesellschaft nicht in den Frankfurter Flughafen, sondern in weit profitablere externe Aktivitäten investieren.

Zudem zeichnet sich zunehmend ab, dass die verlässliche Kapazität bei nicht mehr als ca. 80 Flugbewegungen je Stunde liegt. Bei den nicht seltenen abendlichen Gewittern im Anflugsektor ist ein unabhängiger Landebetrieb nicht möglich, bei stärkerem Nordwind kann die Startbahn West nicht genutzt werden. Mit zunehmendem Verkehr entstehen vermehrt große Verspätungen bzw. Flüge müssen annulliert werden; fatal gerade für einen Hub, der mit kurzen Umsteigezeiten wirbt.

Völlig unbefriedigend ist die Ertragslage des Bereichs Ground Handling, die sich trotz moderaten Verkehrswachstums weiter verschlechtert hat. Dies dürfte in erster Linie auf Preiszugeständnisse zu Gunsten der Lufthansa zurückzuführen sein, die aufgrund der Kostensituation nicht gerechtfertigt waren. Es gibt keinerlei Hinweise, dass der Wettbewerber Acciona einen ruinösen Preiswettbewerb mit Fraport betreibt.

Zum 1.1.14 wurde ein Incentive-Programm zur Förderung von Wachstum eingeführt. Dabei wird nicht nur Wachstum schon bisher den Flughafen Frankfurt anfliegender Gesellschaften gefördert, sondern auch Fluggesellschaften, die neu Frankfurt anfliegen. Maßgeblich ist auch innerhalb von Konzernen das Wachstum einer einzelnen Fluggesellschaft; durch Verlagerung innerhalb eines Konzerns entstehen Ansprüche auf Förderung auch ohne Wachstum.



In besonderem Maße könnte Lufthansa durch eine Verlagerung ihres Europaverkehrs auch von Frankfurt aus auf Germanwings profitieren. Germanwings fliegt Frankfurt derzeit überhaupt nicht an und wäre damit ein sogenannter New Entree, dessen Flüge vollständig mit einem erheblichen Betrag gefördert würden.

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. Nach den Urteilen des EuGH vom 14.03.13, wonach fluglärmbedingte Wertminderungen im Immobilienvermögen in der Umweltverträglichkeitsprüfung ermittelt werden müssen (was Fraport unterlassen hat), und 7.11.13, wonach Fehler in der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Aufhebung einer Genehmigung ermöglichen, zeichnet sich eine nicht nur geringe Wahrscheinlichkeit der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses ab.

## ***Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre, Köln, zu Tagesordnungspunkten 3, 4 und 6:***

Gegenantrag zum Tagesordnungspunkt 3:  
Entlastung der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2013:

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die Mitglieder des Vorstands nicht zu entlasten.

Begründung:

Gegen den Vorstandsvorsitzenden Dr. Stefan Schulte ist eine Anzeige wegen versuchter und vollendeter Körperverletzung bei der Staatsanwaltschaft Wiesbaden anhängig. Der Flörsheimer Erich Zielke klagt den Vorsitzenden an, weil er selber durch den Fluglärm schwer krank geworden sei. Erich Zielke ist dabei kein Einzelfall. Es ist statistisch belegt, dass der Fluglärm krank macht. Eine Studie der „Medizinischen Klinik und Poliklinik der Mainzer Uni-Medizin“ kommt zu dem Ergebnis, dass Fluglärm schon bei gesunden Menschen zu Gefäßschäden, erhöhter Ausschüttung von Stresshormonen sowie verminderter Schlafqualität führen kann – mit drastischen Auswirkungen auf das Herz-Kreislauf-System. Ein weiteres Ergebnis der Studie ist, dass Menschen sich nicht an Fluglärm gewöhnen, sondern mit steigendem Schalleignis die Gefäßschäden zunehmen. ([http://fluglaerm.de/hahn/oeffent/zeitungsartikel/2013/wk\\_020713\\_krankheit.pdf](http://fluglaerm.de/hahn/oeffent/zeitungsartikel/2013/wk_020713_krankheit.pdf))

Der wachsende Unmut in der weiträumigen Umgebung des Frankfurter Flughafens macht deutlich, dass es hier nicht nur um abstrakte medizinische Studien geht, sondern um die Alltagsrealitäten und -erfahrungen von Millionen Menschen in einem der größten Ballungsräume Deutschlands.

Selbst die Apotheken-Umschau titelt: „Lärm macht krank“. Dort heißt es: „Dänische Epidemiologen um Dr. Mette Sorensen wiesen in einer Studie mit mehr als 50.000 Teilnehmern eine Wechselbeziehung nach zwischen Verkehrslärm und dem Risiko, einen Herzinfarkt zu erleiden.“ (<http://www.apotheken-umschau.de/Herzinfarkt>)

Das Umweltbundesamt ermittelte 2010, dass jeder dritte Mensch in Deutschland unter Fluglärm leide.

Der Fluglärm fällt zwar vom Himmel, ist aber kein Naturgesetz. Er ist das Ergebnis der Politik der Fraport AG, die mehr Flugbewegungen um jeden Preis will, um den Flughafen zu *dem* Drehkreuz in Europa auszubauen. In erster Linie geht es ihr dabei um die Immobilienpreise im Flughafen und um den Flughafen herum, mit denen sie einen Großteil ihres Profites erwirtschaftet. Obwohl die Fraport AG zum Teil von der öffentlichen Hand gehalten wird, fühlt der Vorstand sich nur dem Profit verpflichtet und nicht dem Wohl der anwohnenden Menschen. Wir appellieren an alle AktionärInnen, die Gesundheit der Menschen im Rhein-Main Gebiet höher zu stellen als die eigenen Profite, und wir appellieren an die VertreterInnen im Vorstand aus Stadt, Land und Bund, die Politik des Vorstandes nicht mit zu tragen.

Konkret hat die Fraport AG dem Ausbau Süd des Frankfurter Flughafens zugestimmt, wie im Geschäftsbericht zu lesen ist. Mit diesem Ausbau, genauso wie mit dem Bau des Terminals 3, wird eine Steigerung der Flugbewegungen einhergehen. Stattdessen müsste die Fraport AG eine Minderung der Flugbewegungen herbeiführen gemessen am Status Quo.

Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 4:

Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2013:

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die Mitglieder des Aufsichtsrats nicht zu entlasten.

Begründung:

Die VertreterInnen im Aufsichtsrat von Stellen des Landes, des Staates und der Stadt Frankfurt kommen durch ihr Mitwirken im Aufsichtsrat der Fraport AG in einen Interessenskonflikt, den sie – sichtlich – nicht im Interesse der Öffentlichkeit auflösen. Dadurch kommen sie ihrer eigentlichen Pflicht nicht nach, das Interesse der Öffentlichkeit innerhalb des teil-öffentlichen Konzerns zu wahren. Das kann an der Wirbelschleppenproblematik aufgezeigt werden.

Die Wirbelschleppen, die durch die landenden und startenden Flugzeuge ausgelöst werden, sind potenziell lebensgefährlich, und die Menschen in den betroffenen Gebieten müssen mit der ständigen Angst leben, beim Aufenthalt auf der Straße wörtlich vom Dachziegel erschlagen zu werden.

Dass es im April einen Fall der Wirbelschleppen außerhalb der Gefahrenzone gegeben hat, zeigt dass die Gefahr unterschätzt oder bewusst heruntergespielt wurde – sowohl von Seite der Fraport AG, als auch der zuständigen PolitikerInnen. Nach dem aktuellen Fall wird nicht so gehandelt, wie es für die Sicherheit der anwohnenden Menschen notwendig wäre, sondern so wie es der Fraport zu Gute kommt – nämlich erst einmal gar nicht. Stattdessen werden die betreffenden Häuser zynischerweise zu Bruchbuden degradiert. Der Aufsichtsrat ist zumindest in diesem einen Punkt nicht seiner Pflicht nachgekommen, den Interessen der Bevölkerung – die in diesem Fall Leib und Leben betreffen – nachzukommen. In anderen Fällen, wie dem Fluglärm, der Verursachung des menschengemachten Klimawandels durch die Abgase beim Fliegen, zeigen sich die VertreterInnen öffentlicher Stellen im Aufsichtsrat ebenfalls desinteressiert und lassen die Fraport gewähren.

Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 6:

Beschlussfassung über die Wahlen zum Aufsichtsrat:

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, Frank-Peter Kaufmann nicht in den Aufsichtsrat zu benennen.

**Begründung:**

Auch Frank-Peter Kaufmann würde durch eine Berufung in den Aufsichtsrat in einen Interessenskonflikt kommen. Die Entschädigung, die er im Aufsichtsrat bekommt, dürfte seine Diät als Mitglied des Landtages weit übertreffen, und es gilt noch immer: „Wessen Brot ich ess‘, dessen Lied ich sing“.

Machte die Partei der Frank-Peter Kaufmann angehört – Bündnis 90, die Grünen – noch Wahlkampf mit der Wut der Menschen auf den Fluglärm, zeigt sie sich nun, wo sie sowohl in Frankfurt, als auch im Land Hessen an der Regierung ist, ebenso desinteressiert daran wie die vorhergehenden Regierungen. Das liegt zumindest teilweise auch an der gut dotierten Einbindung über Sitze im Aufsichtsrat. Das Interesse der WählerInnen wird so unterhöhlt.

## Stellungnahme der Verwaltung

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

Die Fraport AG verstößt mit ihrer Beschäftigungspolitik nicht gegen die vom Bundesverfassungsgericht in seiner Entscheidung vom 22.02.2011 festgestellte unmittelbare Grundrechtsbindung und die verfassungsrechtliche Verpflichtung der Wirtschaft des Landes auf das Gemeinwohl.

Fraport verfolgt weiterhin eine ausgewogene Beschäftigungspolitik mit einer angemessenen Vergütung bei guten Arbeitsbedingungen und einer angemessenen Vergütungsstruktur über alle Ebenen hinweg. Dies betrifft auch Vorstand und Aufsichtsrat, deren Vergütung 2010 respektive 2012 sogar Gegenstand der Befassung der Hauptversammlung und damit der Aktionäre war.

Die 2004 erfolgte Ausgründung des Bereichs Frachtservice war in der Tat aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit motiviert. Erklärtes Ziel war dabei auch die Sicherung der Arbeitsplätze. Die Beschäftigten des Bereichs BVD-Frachtservice haben hierbei zwar eine einmalige moderate Absenkung ihrer Vergütung erfahren; im Gegenzug liegt aber die getroffene Vereinbarung, eine langfristige Beschäftigungssicherung für die betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, vor. Diese Beschäftigten liegen im Übrigen aber weiterhin deutlich oberhalb eines wettbewerbsfähigen Marktniveaus. Hier wurde die Arbeitnehmerüberlassung eingesetzt, um die Besitzstände und die Arbeitsverträge der bei der Fraport AG Beschäftigten zu erhalten.

Die Behauptung, in den letzten Jahren sei es zu keinen Neuanstellungen im Bereich der Bodenverkehrsdienste gekommen, trifft nicht zu. Auch in 2013 wurden Mitarbeiter der APS in den Bodenverkehrsdiensten eingestellt.

Die Beschäftigten der APS werden zur Deckung vorübergehender Bedarfe im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung eingesetzt. Diese Bedarfe ergeben sich neben der Spitzenabdeckung insbesondere auch aus saisonalen Schwankungen sowie dem Ersatz für urlaubs- bzw. krankheitsbedingte Abwesenheiten des Stammpersonals. Eine Behauptung, APS-Personal diene ausschließlich der Spitzenabdeckung, wurde seitens der Fraport AG so nie getroffen.

Es trifft zu, dass im Rahmen des „Zukunftsvertrags 2018“ zur Schaffung wettbewerbsfähigerer Strukturen übertarifliche Leistungen sukzessive gegen Tariferhöhungen angerechnet wurden. Hier darf allerdings nicht vergessen werden, dass hierfür ein weitreichender Beschäftigungsschutz bis 2018 garantiert wurde.

Zum Thema Ergebnisdarstellung bei den Bodenverkehrsdiensten lässt sich anmerken, dass die im Bereich Bodenverkehrsdienste ausgewiesenen Kosten sachgerecht und vollständig sind. Eine unsachgerechte Kostendarstellung, wie im Gegenantrag vorgeschlagen, ist von uns weder gewollt, noch aus wettbewerbsrechtlichen Gründen möglich.

Die Ertragslage des Bereichs Ground Handling wird im Geschäftsbericht entsprechend dargelegt. Dabei leitet sich die Entwicklung im Wesentlichen aus dem allgemeinen Marktdruck und dem steigenden Kostenniveau ab; Preiszugeständnisse zugunsten einzelner Fluggesellschaften sind jedoch nicht ursächlich für diese Entwicklung.

Die Fraport AG ist davon überzeugt, dass das Ermittlungsverfahren gegen unseren Vorstandsvorsitzenden wegen des Vorwurfs der Körperverletzung durch Fluglärm eingestellt werden wird. Im entsprechenden Verwaltungsverfahren bzw. Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau haben die zuständigen Behörden ebenso wie das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 04.04.2012 zum Flughafenausbau sämtliche möglichen Auswirkungen von Fluglärm umfassend geprüft und auch die möglicherweise entstehenden Gefahren für Individualrechtsgüter unter Beachtung der Regelungen des novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm berücksichtigt. Schon deshalb scheidet eine strafrechtliche Verantwortung aus. Das Strafrecht kann nicht das sanktionieren, was der Gesetzgeber, die Verwaltung und die Rechtsprechung nach eingehender und umfassender Prüfung, nicht zuletzt auch unter Berücksichtigung lärmmedizinischer Erkenntnisse, ausdrücklich erlauben.

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 Fluglärmgesetz ihre Klagen mit einer angeblich fehlerhaften Berechnung des Lärmschutzbereichs begründet.

Sowohl der Hessische Verwaltungsgerichtshof als auch das Bundesverwaltungsgericht haben in den Ausbauprozessen die den dortigen Lärmschutzzonen zugrunde liegenden Fluglärmrechnungen und die Berechnungsgrundlagen intensiv geprüft und grundsätzlich unbeanstandet gelassen. Die Kriterien des Fluglärmgesetzes 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 Fluglärmrechnungen 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 die Kosten über die Entgelte refinanzierbar wären.

Die den Entscheidungen des EuGH vom 14.03.2013 zu fluglärmbedingten Wertminderungen und vom 07.11.2013 zu den Folgen einer fehlerhaften Umweltverträglichkeitsprüfung zugrundeliegenden Sachverhalte sind nicht mit denjenigen des hiesigen Ausbauprozesses vergleichbar.

Anders als bei den in Bezug genommenen Urteilen haben wir in unserem Ausbauprozess 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 begründet. 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.

Den Inbetriebnahmetermin für das Terminal 3 richten wir nach der Verkehrsentwicklung aus. Nach den neuesten Verkehrsprognosen ist eine Inbetriebnahme des 1. Bauabschnitts für den Winterflugplan 2021 sinnvoll. Zu diesem Zeitpunkt werden ca. 68 Mio. Passagiere für Frankfurt erwartet.

Fraport begrüßt ausdrücklich, dass sowohl Vertreter der Stadt Frankfurt als auch des Landes Hessen als wesentliche Anteilseigner im Aufsichtsrat der Gesellschaft vertreten sind. Es ist sachgerecht und entspricht guter Corporate Governance, dass wesentlich beteiligte Aktionäre auch im Aufsichtsrat der Gesellschaft vertreten sind, sofern der Aufsichtsrat eine angemessene Zahl unabhängiger Vertreter ausweist. Jedes Aufsichtsratsmitglied, und damit auch der unter TOP 6 zur Wahl stehende Herr Kaufmann, ist gesetzlich und nach den Bestimmungen des Deutschen Corporate Governance Kodex auf das Wohl und Interesse der Gesellschaft verpflichtet. Ein Interessenkonflikt besteht daher nicht.

Die unter TOP 7 vorgeschlagene Satzungsänderung zu den zustimmungsbedürftigen Geschäften betrifft Geschäfte, für deren Vornahme der Vorstand die Zustimmung des Aufsichtsrats benötigt und berührt Maßnahmen, die eines Hauptversammlungsbeschlusses bedürfen, nicht. Auch werden die Rechte des Aufsichtsrats damit nicht eingeschränkt, sondern gestärkt. Die vorgeschlagene Satzungsänderung ist selbstverständlich auch rechtskonform.

Der Vorstand behält sich vor, in der Hauptversammlung am 30. Mai 2014 ausführlicher Stellung zu nehmen.

Frankfurt am Main, im Mai 2014

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide