

Fraport AG  
HV-Projektbüro (VV1)

60647 Frankfurt

Anträge zur Hauptversammlung am 30.5.14

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 erste 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 EU-GH vom 14.3.13, 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.



Berthold Fuld