



Hauptversammlung der Fraport AG

virtuell durchgeführt am 26. Mai 2020

***Redetext von Dr. Stefan Schulte,
Vorstandsvorsitzender der Fraport AG***

Vorab veröffentlicht im Internet am 19. Mai 2020

Es gilt das gesprochene Wort am Tag der Hauptversammlung

I. Aktuelle Lage: Auswirkungen der COVID-19-Pandemie

Sehr verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, sehr verehrte Damen und Herren!

Auch ich begrüße Sie sehr herzlich zur Hauptversammlung der Fraport AG, die wir in diesem Jahr erstmals rein virtuell durchführen. Gerne hätte ich Sie, wie in den Vorjahren, auch persönlich in der Frankfurter Jahrhunderthalle begrüßt. Aber das ist in diesen Zeiten leider weiterhin nicht möglich.

Umso mehr freuen wir uns, dass der Gesetzgeber die Möglichkeit geschaffen hat, die Hauptversammlung auf diese Art durchzuführen und wir nicht gezwungen waren, den Termin zu verschieben. Denn gerade in dieser tiefen Krise, in der die gesamte Luftfahrt steckt, ist es wichtig, dass wir Ihnen berichten und Rechenschaft ablegen über die Situation Ihres Unternehmens. Über die Maßnahmen, die wir mit dem Führungsteam eingeleitet haben, und wie wir die weitere Entwicklung sehen. Und umgekehrt ist es wichtig, dass Sie Ihre Rechte als Aktionärinnen und Aktionäre wahrnehmen können. Dass Sie Fragen einreichen, Anträge stellen und über die Tagesordnungspunkte abstimmen können.

Sie sehen uns hier in einem Konferenzraum in unserer Unternehmenszentrale. Entsprechend der geltenden Empfehlungen haben wir die physische Präsenz des Vorstands und Aufsichtsrats auf ein Minimum reduziert. Meine Kollegin und meine Kollegen aus dem Vorstand – Anke Giesen, Michael Müller, Dr. Pierre Dominique Prümm und Dr. Matthias Zieschang – verfolgen die Hauptversammlung online, ebenso wie die weiteren Aufsichtsratsmitglieder.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre: Vor einem Jahr haben wir auf der Hauptversammlung diskutiert, wie wir das starke Wachstum in Frankfurt überhaupt bewältigen können. Wie die Branche insgesamt angesichts der damals hohen Auslastung Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit steigern kann. Heute parken Flugzeuge auf der Nordwestbahn und die Terminals sind menschenleer. Solche Bilder hätten wir uns alle noch vor drei Monaten nicht vorstellen können.

Wir befinden uns mitten in der tiefsten Krise der modernen Luftfahrt. Die aktuelle Situation lässt selbst so massive Einbrüche wie nach der Finanzkrise als vergleichsweise harmlos erscheinen. Bevor ich über das Geschäftsjahr 2019 spreche, möchte ich Ihnen daher einen Überblick über die aktuelle Situation geben.

Seit Anfang März haben die Reiserestriktionen im Zuge der COVID-19-Pandemie weltweit gravierend zugenommen. In der Folge haben die Airlines ihre Flugpläne immer weiter reduziert. Die Lufthansa beispielsweise hat Mitte März die Kapazitäten auf der Langstrecke um 50 Prozent gegenüber der ursprünglichen Planung verringert, Ende März dann auf 10 Prozent zurückgefahren. Mit ihrem stark reduzierten Flugplan stellt die Lufthansa immerhin ein gewisses Mindestmaß an Flugverbindungen sicher, so wie andere Airlines am Standort Frankfurt auch.

Allerdings ist dieses Aufkommen extrem niedrig im Vergleich zu normalen Zeiten: Im April lag das Passagieraufkommen um rund 97 Prozent unter dem Wert des Vergleichsmonats aus dem Vorjahr. Im gesamten Monat haben wir rund 188.000 Passagiere gezählt. Das ist weniger, als wir im vergangenen Jahr an einem durchschnittlichen Tag hatten.

Immerhin, und das ist eine positive Nachricht in dieser Zeit: Der Frachtverkehr läuft weiter auf Hochtouren. Auch hier haben wir im April zwar mit Blick auf die Volumina einen Rückgang um rund 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat zu verzeichnen. Dies liegt aber vor allem an den fehlenden Kapazitäten aus der Beiladefracht der Passagiermaschinen. Reine Frachtflüge finden derzeit deutlich mehr statt als sonst. Teilweise nutzen die Airlines sogar umgebaute Passagiermaschinen für den Frachttransport. Ein besonderes Lob möchte ich hier unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus den Bodenverkehrsdiensten aussprechen, die Fracht teilweise per Hand aus dem Flugzeug aus- und einladen. Das ist harte körperliche Arbeit.

Wir sind stolz, dass wir in Frankfurt als zentrales Fracht-Drehkreuz die Versorgung der Menschen in Deutschland mit wichtigen Gütern sicherstellen. Hier geht es etwa um Schutzmasken, Medikamente und medizinisches Gerät, aber auch wichtige Komponenten für die industrielle Produktion. Diese große Bedeutung des Flughafens für die Region und Deutschland insgesamt ist auch ein wichtiger Grund für uns, den Flughafen offen zu halten, auch wenn sich das betriebswirtschaftlich nicht lohnt. Denn in normalen Zeiten beträgt der Umsatzanteil des Frachtgeschäfts aus Flughafen-Entgelten für uns am Standort Frankfurt gerade mal ein Prozent.

Blicken wir auf die Situation an unseren internationalen Standorten. Auch dort ist der Luftverkehr weitgehend zum Erliegen gekommen. Überwiegend gelten starke Reisebeschränkungen, teils wurde der Betrieb an den Flughäfen nach behördlicher Anordnung vorübergehend vollständig eingestellt. Entsprechend reduzierte sich das Passagieraufkommen je nach Standort um 92,1 bis 99,9 Prozent gegenüber dem April des Vorjahrs. Einzig der Flughafen Xi'an in China zeigte mit rund 1,4 Millionen Fluggästen und einem Rückgang von 64,1 Prozent ein nennenswertes Passagieraufkommen.

Wir haben frühzeitig auf diesen Einbruch der Verkehrszahlen reagiert und umfassende Maßnahmen zur Kostensenkung eingeleitet. Dies gilt sowohl für unsere weltweiten Flughäfen, als auch für unseren Heimatstandort. In Frankfurt sind seit Ende März mehr als 18.000 unserer rund 20.000 Beschäftigten in Kurzarbeit. Im Durchschnitt ist die Arbeitszeit über die gesamte Belegschaft am Standort Frankfurt um etwa 60 Prozent verringert, in einzelnen Bereichen um bis zu 100 Prozent. Obwohl wir das staatliche Kurzarbeitergeld freiwillig aufstocken, ist uns bewusst: Diese Einkommensverluste treffen viele unserer Beschäftigten hart. Aber sie sind notwendig, um unser Unternehmen in dieser Krise lebensfähig zu halten und möglichst viele der Arbeitsplätze zu erhalten.

Neben den Personalkosten haben wir auch alle betrieblich nicht notwendigen Sachausgaben soweit wie möglich gestrichen. Geplante Investitionen in den Bestandsterminals oder auf den Vorfeldflächen haben wir reduziert oder zeitlich geschoben. Und wir haben natürlich die Nutzung der Infrastruktur angepasst, um die Betriebskosten zu senken.

Auf der Luftseite haben wir zwei unserer vier Start-/Landebahnen vorübergehend außer Betrieb genommen. Das Bild von parkenden Flugzeugen auf der Landebahn Nordwest haben Sie bereits gesehen. Auch die Südbahn haben wir vorübergehend außer Betrieb gesetzt, da hier eine zwingend notwendige Sanierung anstand. Diese haben wir vorgezogen, da wir sie in der verkehrsarmen Zeit schneller und etwas günstiger umsetzen konnten. Inzwischen sind die Arbeiten abgeschlossen und die Südbahn ist wieder in Betrieb. Dafür wird neben der Nordwestbahn die Startbahn West aktuell nicht genutzt.

Auch weite Teile der Terminalflächen haben wir vorübergehend außer Betrieb genommen, um Betriebskosten zu reduzieren. Terminal 2 wird seit Anfang April nicht mehr zur Passagierabfertigung genutzt. Die verbliebenen Flüge werden nur noch in Terminal 1 A und B abgefertigt.

Sie sehen an diesen Beispielen: wir befinden uns in einer Phase, in der wir alle Kosten und anstehenden Investitionen sehr kritisch prüfen. Dennoch halten wir am Bau von Terminal 3 fest. Dies hat vor allem zwei Gründe: Erstens sind wir überzeugt, dass wir weiterhin ein langfristiges Wachstum im Luftverkehr sehen werden. Ein neues Terminal baut man nicht mit der Perspektive auf die nächsten zwei bis drei Jahre, sondern auf die kommenden Jahrzehnte. Und zweitens wäre es aus technischer und wirtschaftlicher Sicht grob fahrlässig, solch ein Großprojekt vorübergehend „auf Eis“ zu legen und später wieder hochzufahren. Dies würde enorme zusätzliche Kosten verursachen und massive technische und bauliche Risiken nach sich ziehen. Deshalb bauen wir weiter: Der Spezialtiefbau wurde im

vergangenen Jahr abgeschlossen, der Hochbau und die technischen Installationen laufen. Zusätzlich haben wir in diesem Jahr mit dem Bau des Parkhauses und der Anbindung für das Personen-Transport-System begonnen. Allerdings spüren wir derzeit durchaus auch, dass aufgrund der Corona-Krise die Verfügbarkeit insbesondere von Material und Personal auf Seiten der Dienstleister und Subunternehmer mitunter eingeschränkt ist. Dadurch kommt es zu zeitlichen Streckungen einzelner Baumaßnahmen, die wir in Kauf nehmen müssen.

Nicht nur durch den Bau von Terminal 3 bereiten wir Ihr Unternehmen und den Flughafen Frankfurt auf eine erfolgreiche Zukunft vor. Auch in unseren bestehenden Terminals ist in den vergangenen Wochen einiges passiert. Wir haben die Zeit genutzt, um unseren Flughafen fit zu machen für ein Wiederhochfahren des Betriebs unter neuen, deutlich verschärften Hygienebedingungen. Dabei steht außer Frage, dass die Gesundheit und Sicherheit unserer Passagiere und Beschäftigten immer oberste Priorität haben. Das ist unsere DNA bei Fraport, das ist die DNA der gesamten Luftfahrtbranche.

Im Terminal 1 haben wir viele Maßnahmen bereits umgesetzt: Bodenmarkierungen und angepasste Passagierführung in Wartebereichen, Plexiglasscheiben als Schutz an den Schaltern, Aufsteller mit Desinfektionsmitteln, Hinweisschilder und regelmäßige Durchsagen mit den Verhaltenshinweisen. Zusätzlich ist geschultes Personal verstärkt unterwegs, um Reisende auf die Regeln hinzuweisen, sollten diese nicht eingehalten werden.

Die Nutzung von Check-in-Schaltern, Sicherheitskontrollstellen, Gepäckbändern und Passagierbussen wird so angepasst und entzerrt, dass hier keine größeren Gruppen zusammenkommen und die Abstandsregeln eingehalten werden können.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die aufgrund ihrer Tätigkeit nicht die geltenden Abstandsregelungen einhalten können, wie an den Sicherheitskontrollstellen, tragen einen Mund-Nasen-Schutz. Für Passagiere gilt aktuell eine Maskenpflicht in Passagierbussen und in Shops am Flughafen. Wir gehen derzeit davon aus, dass perspektivisch von den verantwortlichen Behörden eine solche Tragepflicht für alle Passagiere, Gäste und Beschäftigte beim Betreten des Terminals angeordnet wird.

Auch für die Zeit an Bord haben die Airlines umfassende Maßnahmen getroffen. Unterm Strich – das sage ich aus voller Überzeugung – ist das Flugzeug auch und gerade in Corona-Zeiten ein sehr sicheres Verkehrsmittel. Wir hoffen, dass wir auch im Luftverkehr bald Lockerungen sehen und die Reiserestriktionen sukzessive abgebaut werden. Denn eine funktionierende Luftfahrt ist entscheidend, um auch das wirtschaftliche Leben wieder voll hochzufahren, und damit die negativen Folgen für die weltweite Konjunktur zumindest zu begrenzen.

II. Rückblick Geschäftsjahr 2019 und aktuelle finanzielle Lage

Nach diesem Überblick zur aktuellen Situation kommen wir zur finanziellen Lage Ihres Unternehmens. Schauen wir zunächst zurück auf das vergangene Geschäftsjahr. Die Kennzahlen zeigen: 2019 war ein erfolgreiches Jahr. Unterm Strich haben wir alle unsere finanziellen Ziele erreicht. Das ist eine starke Leistung, die wir vor allem unseren mehr als 22.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu verdanken haben. Auch im Namen des gesamten Vorstands: Vielen Dank für Ihr Engagement und Ihren Einsatz.

Das Passagieraufkommen legte sowohl in Frankfurt als auch an fast allen internationalen Beteiligungen zu. Entsprechend stieg der Konzern-Umsatz um 4,5 Prozent auf knapp 3,3 Milliarden Euro. Dieser Wert ist bereinigt um Auftragserlöse im Zusammenhang mit kapazitativen Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 in Höhe von 446,3 Millionen Euro.

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen, das EBITDA, stieg um 4,5 Prozent auf knapp 1,2 Milliarden Euro. Unterm Strich ging das Konzern-Ergebnis um 10,2 Prozent auf 454,3 Millionen Euro zurück. Dies lag aber vor allem an einem Sondereffekt: Im Vergleichsjahr 2018 hatte der Verkauf der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH rund 75,9 Millionen Euro zum Konzern-Ergebnis beigetragen. Bereinigt um diesen Sondereffekt wäre also das Konzern-Ergebnis auch im vergangenen Jahr gestiegen.

Zu dieser starken Entwicklung haben die internationalen Beteiligungen erneut wesentlich beigetragen, die in den vergangenen Jahren einen immer größeren Beitrag zu Umsatz und Ergebnis geliefert haben.

Eine wichtige Kennzahl, bei der wir uns ausnahmsweise freuen, wenn sie rückläufig ist, sind die CO₂-Emissionen Ihres Unternehmens, der Fraport AG. Diese haben wir am Standort Frankfurt im vergangenen Jahr um fast zehn Prozent reduziert. Wir liegen also voll im Plan. An unseren Klimaschutzzielen halten wir trotz der aktuellen Krise ganz klar fest! Bis 2030 reduzieren wir unsere CO₂-Emissionen hier am Standort substanziell auf 80.000 Tonnen. Bis 2050 wollen wir CO₂-frei sein, also kein CO₂ mehr ausstoßen. Um das zu erreichen, müssen wir jetzt weiter handeln.

Neben weiteren Maßnahmen planen wir, ein Power Purchase Agreement mit einem Offshore-Windpark abzuschließen. Mit einer solchen Vereinbarung über eine zukünftige Abnahmemenge ebnen wir den Weg dafür, unseren Strombedarf am Standort Frankfurt aus regenerativen Energien zu decken. Außerdem entsteht zurzeit auf einer neuen Frachthalle in der CargoCity Süd eine der ersten großflächigen Photovoltaik-Anlagen am Flughafen Frankfurt.

Soweit der durchweg positive Rückblick auf 2019. Wie wichtig es ist, dass wir in den vergangenen Jahren erfolgreich gewirtschaftet und eine solide Basis geschaffen haben, zeigen die Ergebnisse des ersten Quartals 2020. Obwohl der Passagierverkehr in den Monaten Januar und Februar trotz erster Rückgänge im Asienverkehr noch relativ normal lief und erst im März der wirkliche Einbruch kam, ist unser Konzern-Ergebnis im ersten Quartal zum ersten Mal seit dem Börsengang im Jahr 2001 negativ. Der Fehlbetrag lag bei 35,7 Millionen Euro gegenüber einem Plus von 28,0 Millionen Euro im Vorjahresquartal.

Meine sehr verehrten Aktionärinnen und Aktionäre: Wir möchten Ihnen die aktuelle wirtschaftliche und finanzielle Lage Ihres Unternehmens so transparent darstellen, wie es derzeit möglich ist. Trotz massiver Kostenmaßnahmen erzielen wir aktuell – das heißt solange wir unsere Konzern-Flughäfen ohne nennenswerten Passagierverkehr betreiben – monatlich einen negativen freien Cash Flow von rund 155 Millionen Euro. Hiervon entfallen rund 110 Millionen Euro auf den Standort Frankfurt und rund 45 Millionen Euro auf die internationalen Beteiligungen. Natürlich ist dies nur eine grobe Überschlagsrechnung, die von vielen Faktoren abhängt. Die bereits erzielten Einsparungen bei den operativen Kosten von rund 30 Prozent und eine Kürzung der Investitionen um monatlich rund 25 Millionen Euro sind hier bereits berücksichtigt.

Trotz dieser massiven Mittelabflüsse verfügt Ihr Unternehmen über eine ausreichende Liquidität, um die aktuelle Situation noch über viele Monate durchzustehen. Durch umfassende Finanzierungsmaßnahmen konnten wir die Liquiditätsreserven sogar in der Krise erhöhen: Insgesamt haben wir in den ersten vier Monaten des Jahres rund 1,2 Milliarden Euro an zusätzlichen Krediten aufgenommen. Zum Stichtag 30. April 2020 verfügten wir über rund 2,4 Milliarden Euro an liquiden Mitteln und zugesicherten Kreditlinien. Das ist ein Plus von rund 700 Millionen Euro gegenüber 1,7 Milliarden Euro zum Stichtag 31. Dezember 2019, trotz des bereits negativen Free Cash Flows in den ersten vier Monaten des Jahres. Dies zeigt, dass wir in der Lage sind, uns auch in diesen schwierigen Zeiten zu günstigen Konditionen am Markt zu finanzieren. Dies werden wir in den kommenden Wochen und Monaten weiter nutzen, um Ihr Unternehmen langfristig krisenfest aufzustellen.

Um die finanzielle Stabilität Ihres Unternehmens weiter zu sichern, hat der Vorstand in einer Sondersitzung Ende März beschlossen, dem Aufsichtsrat und Ihnen, der Hauptversammlung, vorzuschlagen, die Dividende für das Geschäftsjahr 2019 nicht auszuschütten. Stattdessen soll sie heute gemäß Tagesordnungspunkt 2 in die Gewinnrücklage einfließen und die Eigenkapitalbasis stärken.

Verehrte Aktionärinnen und Aktionäre: Dieser Schritt ist uns nicht leicht gefallen. Aber die Entscheidung war aus unserer Sicht notwendig und sinnvoll.

Blicken wir auf die Aktienkursentwicklung: Alle Aktienindizes weltweit sind im Zuge der COVID-19-Pandemie massiv eingebrochen. Die Unternehmen aus der Luftfahrtbranche hat es besonders hart getroffen. Denn wir sind mit als erste Unternehmen in diese Krise geraten, und wir werden wohl auch zu den letzten gehören, die ihr Geschäft wieder hochfahren können. Dies hat sich deutlich im Aktienkurs abgezeichnet, der entsprechend noch stärker eingebrochen ist als die marktbreiten Indizes wie etwa der DAX30 oder der MDAX.

III. Ausblick

Damit kommen wir zu der Frage: Wie geht es weiter, wie sind die Perspektiven für unser Unternehmen und die Luftfahrt insgesamt? Nach wie vor sind die weltweiten Reiserestriktionen ganz überwiegend in Kraft. Aber das öffentliche Leben normalisiert sich zunehmend. Und es gibt erste Hoffnungsschimmer für die Luftfahrt, wie etwa die Ankündigungen verschiedener Airlines, den Flugplan sukzessive wieder zu erweitern.

Die Unsicherheiten sind aber derzeit weiterhin so groß, dass wir für das laufende Geschäftsjahr noch keine konkrete Prognose abgeben können. Es ist klar, dass die Verkehrsentwicklung in Frankfurt deutlich unter dem Vorjahresniveau liegen wird. Wie weit der Verkehr zurückgeht, lässt sich Stand heute nur sehr schwierig sagen.

Die bisherige Entwicklung und die Signale, die wir vom Markt bekommen, deuten jedoch darauf hin, dass ein Rückgang im Passagierverkehr in Frankfurt in einer Größenordnung von 60 Prozent oder mehr realistisch erscheint. Das sind allerdings nur Indikationen und kein verlässlicher Ausblick. Entsprechend rechnen wir damit, dass sich auch alle finanziellen Leistungsindikatoren im Geschäftsjahr 2020 deutlich negativ entwickeln werden. Auf dieser Basis rechnen wir insgesamt mit einem stark rückläufigen Konzern-EBITDA und -EBIT. Aufgrund der Abschreibungen und Zinskosten erwarten wir ein Konzern-Ergebnis im deutlich negativen Bereich. Für das zweite Quartal ist bereits klar, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie uns noch deutlich massiver treffen werden als im ersten Quartal.

Mit Blick auf die Dividende für das laufende Jahr werden wir dem Aufsichtsrat und der kommenden Hauptversammlung ebenfalls vorschlagen, keine Dividende auszuschütten. Alles andere wäre angesichts der Erwartung eines negativen Ergebnisses nicht verantwortungsvoll. Dennoch bleibt die Dividendenkontinuität für uns in Zukunft ein sehr wichtiges Ziel und ein Eckpfeiler unserer Strategie.

Auch der mittel- und langfristige Ausblick ist nach wie vor sehr unsicher. Einige strukturelle Entwicklungen, die die Zeit nach der Krise prägen werden, sind aber bereits absehbar: Auf der Angebotsseite rechnen wir mit einer Konsolidierung. Nicht alle Fluggesellschaften werden diese Krise überleben. Viele von denen, die es schaffen, werden ihre Kapazitäten und damit ihr Flugangebot reduzieren. Und sie werden eine hohe Schuldenlast tragen. Bei weniger Angebot und weniger Wettbewerb ist zu befürchten, dass die Ticketpreise tendenziell steigen.

Auf der Nachfrageseite muss man unterscheiden zwischen den Geschäftskunden und den Passagieren, die aus privaten Gründen reisen. Im Business-Bereich wird die Nachfrage geringer sein. Viele Unternehmen werden Reisen ihrer Beschäftigten aus Kostengründen zunächst restriktiver handhaben. Einige werden dabei auch die in der jetzigen Ausnahmesituation erprobten Möglichkeiten, wie virtuelle Meetings, zunächst weiter nutzen und weniger fliegen. Dennoch bleibt der persönliche Austausch in einer globalisierten Wirtschaft wichtig und wir werden auch weiterhin Geschäftsreiseverkehr in einer relevanten Größenordnung sehen.

Im privaten Bereich sind wir sehr sicher, dass die Menschen weiterhin fliegen wollen. Sie möchten die Welt erkunden und andere Länder kennenlernen. Aber vielleicht wird der eine oder andere sich eine Reise zunächst nicht leisten wollen oder können. Hier spielt es vor allem eine wichtige Rolle, ob und wie stark die Arbeitslosigkeit steigt und verfügbare Einkommen sinken.

Aktuell gehen wir davon aus, dass wir auch in den Jahren 2022 / 2023 noch unter den bisherigen Höchstwerten beim Passagieraufkommen liegen werden. Ein Rückgang von etwa 15 bis 20 Prozent gegenüber dem Wert von 2019 mit rund 70,5 Millionen Passagieren in Frankfurt erscheint uns derzeit realistisch. Darauf richten wir Ihr Unternehmen und den Frankfurter Flughafen aus. Das heißt auch, dass wir die vorhandenen Ressourcen und Kapazitäten über die aktuellen Maßnahmen hinaus anpassen müssen.

All dies hat zum Ziel, Ihr Unternehmen zukunftsfähig aufzustellen. Dies geschieht gleichermaßen im Interesse unserer Kunden, unserer Beschäftigten und in Ihrem Interesse, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre. Wir sind in einer guten Ausgangsposition, um vom Wiederanlaufen des Luftverkehrs und den langfristig weiterhin intakten globalen Trends zu profitieren. Klar ist aber auch, dass wir dafür Ihr Unternehmen Fraport „post Corona“ neu und damit wettbewerbsfähig aufstellen müssen. Dabei setzen wir auf Ihre Unterstützung – bleiben Sie uns gewogen.

Zum Schluss bleibt mir an dieser Stelle einem Mann zu danken, der die Geschicke Ihres Unternehmens in den vergangenen 16 Jahren wie kaum ein anderer geprägt und begleitet hat. Lieber Herr Weimar: Sie haben im Februar angekündigt, mit Ablauf der heutigen Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat auszuscheiden. Ich gebe Ihnen, lieber Herr Weimar, den Dank für Ihren steten Einsatz für die Fraport AG stellvertretend für die gesamte Fraport-Belegschaft weiter. Sie haben es geschafft, auch schwierigste Themen und Momente mit Ihrer Weitsicht, Ihrer Erfahrung,

Ihrem ausgleichenden Wesen und Ihrer Beharrlichkeit zu meistern. Die Erfolgsgeschichte, die die Fraport AG in den vergangenen Jahren geschrieben hat, ist vor allem auch Ihr Verdienst. Sie haben die internationale Entwicklung des Unternehmens durch Investitionen weltweit gefördert und unterstützt. Und Sie haben den Heimatstandort Frankfurt kontinuierlich weiterentwickelt: den Neubau des Flugsteigs A+, der Landebahn Nordwest und des Terminal 3 haben Sie intensiv begleitet und mit vorangebracht.

Auch, wenn wir gerade in dieser schwierigen Krise gerne weiter auf Ihre Erfahrung bauen würden: Mit nun 70 Jahren haben Sie es sich mehr als verdient, etwas kürzer zu treten und mehr Zeit mit Ihrer Familie zu verbringen. Lieber Herr Weimar, danke für 16 spannende, lehrreiche und erfolgreiche gemeinsame Jahre für unsere Fraport AG!

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre: Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und bleiben Sie gesund!