



Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide  
HV-Projektbüro (MVG)  
  
60547 Frankfurt am Main

Postfach 13 03 35  
50497 Köln  
Tel. 0221 / 599 56 47  
Fax: 0221 – 599 10 24  
[dachverband@kritischeaktionaere.de](mailto:dachverband@kritischeaktionaere.de)  
[www.kritischeaktionaere.de](http://www.kritischeaktionaere.de)

Telefax: 069 690-25201  
E-Mail: [HV-Projektbuero@fraport.de](mailto:HV-Projektbuero@fraport.de)

Z.Hd.v. Herrn Minister Karl-Heinz Weimar, Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Z.Hd.v. Herrn Dr. Wilhelm Bender, Vorsitzender des Vorstands

Köln, 16. Mai 2007

### **Gegenantrag zur Hauptversammlung der Fraport AG 2007**

Sehr geehrter Herr Minister Weimar, sehr geehrter Herr Dr. Bender,

zur Hauptversammlung der Fraport AG am 30.05.2007 stellt der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre einen Gegenantrag. Bitte veröffentlichen Sie diesen auf der Website der Fraport AG.

Ein Nachweis der Aktionärseigenschaft des Dachverbands geht Ihnen per Fax zu. Für Rückfragen erreichen Sie mich unter der Telefon-Nummer 0221/599-5647 oder per Email unter [dachverband@kritischeaktionaere.de](mailto:dachverband@kritischeaktionaere.de).

Mit freundlichen Grüßen

Markus Dufner  
Geschäftsführer des Dachverbands  
der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre

Anlage: Gegenantrag



Postfach 13 03 35  
50497 Köln  
Tel. 0221 / 599 56 47  
Fax: 0221 – 599 10 24  
[dachverband@kritischeaktionaere.de](mailto:dachverband@kritischeaktionaere.de)  
[www.kritischeaktionaere.de](http://www.kritischeaktionaere.de)

## **Gegenantrag des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre zur Hauptversammlung der Fraport Aktiengesellschaft am 30.05.2007**

### **Gegenantrag zum Tagesordnungspunkt 3:**

Den Mitgliedern des Vorstandes wird die Entlastung verweigert.

#### **Begründung:**

Die Mitglieder des Vorstandes haben es im Geschäftsbericht 2006 versäumt, die wirtschaftlichen Risiken, die durch die geplanten Investitionen in den nächsten 10-15 Jahren entstehen können, aufzuzeigen.

1. Ein Kostenplan über die Investitionssummen auf der einen Seite und die mit der Kapitalmittelbeschaffung notwendige Refinanzierung auf der anderen Seite, wurde nicht vorgelegt. Es ist für die Aktionäre nicht erkennbar, wie bei einem jährlichen Gewinn von ca. 200 Mio. Euro (2005 151,5 Mio € und 2006 228,9 Mio €) und einem Eigenkapital von 2,345 Mrd. € (2006) eine Gesamtinvestition von ca. 8 Mrd. € in den nächsten 10 bis 15 Jahren (Dow Jones Newswires (15.02.2007)) aufgebracht werden soll.

Im Geschäftsbericht wird das Gesamtinvestitionsvolumen für den Bau einer neuen Landebahn sowie von Passagierabfertigungs- und weiterer Betriebsanlagen – inklusive der Zahlungen an Ticono und inflationsbereinigt (bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000) – mit über 4 Mrd. Euro bis zum Jahr 2020, angegeben (S. 89 des Geschäftsberichts 2006). Es ist im Geschäftsbericht 2006 nicht nachvollziehbar dargelegt, aus welchen Mitteln diese Investition gezahlt werden sollen.

2. In dem Geschäftsbericht 2006 werden hinsichtlich des geplanten Flughafen-Ausbaus auf Seite 76 lediglich die Risiken aufgezeigt, die das Unternehmen im Falle des Nichtausbaus befürchtet. In der Gesamtrisikobeurteilung auf Seite 80 wird ausgeführt, dass der Fortbestand der Fraport AG unter Substanz- und Liquiditätsgesichtspunkten nicht gefährdet sei und auf absehbare Zeit keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar seien. Allerdings, so der Geschäftsbericht 2006, würde insbesondere ein Nicht-Ausbau neben der Abschreibung wesentlicher Teile der bereits getätigten Investitionen die Marktpositionen des internationalen Luftverkehrsdrehkreuzes Frankfurt langfristig schwächen.

Der Vorstand legt nicht dar, weshalb ohne Ausbau das internationale Luftverkehrsdrehkreuz Frankfurt geschwächt werden könnte. Nach eigenen Angaben im Planfeststellungsverfahren ist eine Entwicklung des Flughafenstandortes weiterhin möglich (von heute 500.000 Flugbewegungen zu 520.000 Flugbewegungen im Jahr 2020). Andere Simulationen gehen davon aus, dass eine Steigerung bis hin zu 570.000 Flugbewegungen möglich sein werden (Gutachten im Auftrag der Zukunft-Rhein-Main). Durch eine effiziente Ausnutzung des bestehenden Systems zugunsten eines internationalen Hub-Flughafens kann das Luftverkehrsdrehkreuz Frankfurt stabilisiert, erweitert und auf Dauer - ohne das Investitionsrisiko – entwickelt werden und so das Unternehmen – mit seinen rentablen Geschäftszweigen – zukunftsfähig sein.

3. Aufgrund der lediglich pauschalen Angabe des Gesamtinvestitionsvolumens für das Ausbauvorhabens von über 4 Mrd. Euro ist nicht ersichtlich, ob die mit dem Ausbau verbundenen weiteren absehbaren Kosten bereits kalkuliert worden sind. Zu nennen ist der möglicherweise notwendige Kauf der Tanklager in Raunheim, um weitere Sicherheitsrisiken beim Landeanflug auf die geplante Landebahn zu vermeiden. Aber auch die wirtschaftlichen Auswirkungen weiterer Lärminderungsmaßnahmen, wie diese derzeit im Regionalen-Dialogforum verhandelt werden, sind nicht aufgezeigt worden.

Eine Entlastung des Vorstandes kann auf Grund der mangelhaften Informationen zu den wirtschaftlichen Risiken im Zusammenhang mit den geplanten Investitionen nicht erteilt werden.