



***Gegenantrag
zur Hauptversammlung 2019
mit Stellungnahme der Verwaltung***

Gegenantrag zur Hauptversammlung der Fraport AG am 28. Mai 2019 in Frankfurt am Main

Nach der Einberufung zur Hauptversammlung 2019 der Fraport AG ist folgender Gegenantrag des Aktionärs **Dr. Berthold Fuld** zu **Tagesordnungspunkt 3** – Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2018 – eingegangen:

Es wird beantragt, den Vorstand nicht zu entlasten:

Begründung:

Der Vorstand verschleiert, verdrängt und verharmlost bestandsgefährdende Risiken und geht durch den Ausbau sehr hohe Risiken trotz unbefriedigender Ertragsaussichten ein.

In der Berichtsmatrix (S. 117 des Geschäftsberichts) ist die Untergrenze der Schadensstufe hoch 20 Mio. € - das ist für die Gesellschaft ein überschaubarer Betrag. Als bestandsgefährdend sehe ich Risiken mit einer Schadenshöhe von über 1 Mrd. € an. Es ist somit aus der Risikoübersicht nicht erkenntlich, welche Risiken sich bestandsgefährdend auswirken könnten.

Solche Risiken existieren; ihre Eintrittswahrscheinlichkeit ist zumindest möglich.

Besonders kritisch sind alle Entwicklungen, die zu einem geringeren Passagierwachstum bzw. -rückgang in Frankfurt führen. Jedes Prozent weniger Passagiere ist verbunden mit einem um ca. 20 Mio. € geringeren EBITDA, jede Million weniger Passagiere bedeuten ein um ca. 30 Mio. € geringeres EBITDA. Es ist nicht nachvollziehbar, dass die Schadensstufe aus gesamtwirtschaftlichen Risiken als „hoch“, d.h. 10 - 20 Mio. €, dargestellt wird – „sehr hoch“ wäre korrekt.

Neben gesamtwirtschaftlichen Risiken gibt es weitere Risiken, die zu einem deutlichen Rückgang der Passagierzahlen führen können. Dass der Luftverkehr besonders klimaschädlich ist, spricht sich langsam herum. Die Einführung einer Kerosinsteuer ist mittlerweile wahrscheinlich.

Im Risikobericht werden die Risiken aus der Entwicklung neuer Hub-Systeme und kleiner Langstreckenflugzeuge durchaus beschrieben; dass man diesen durch Investitionen in die Kapazitätsausweitung in Frankfurt entgegenwirkt, ist absurd. Durch die Kapazitätsausweitung wird vielmehr der Schaden aus einem möglichen Rückgang der Passagierzahlen potenziert.

Gar nicht erwähnt wird die mögliche (oder wahrscheinliche?) Eröffnung des Berliner Flughafens, die mit einer Verlagerung von Langstreckenflügen verbunden sein könnte, auch wenn dem Berliner Flughafen die Kapazitäten zur Bewältigung eines größeren Umsteigeraufkommens derzeit fehlen.

Bisher nicht bedacht wurde, dass die zunehmende Wettbewerbsintensität durch Billigflieger die Wirtschaftlichkeit des Zubringerverkehrs der LH durch sinkenden Anteil gut zahlender Originärpassagiere bedroht. Eine logische Reaktion wäre die Einstellung unprofitabler Verbindungen.

Lufthansa stellt A380 vorzeitig außer Dienst oder stationiert sie nach München um und beschafft kleinere Langstreckenflugzeuge, die es ihr künftig ermöglichen wird, den Verkehr stärker auf ihre Hubs zu verteilen. Die damit verbundene Reduzierung des Passagierwachstums ist ein höchstwahrscheinliches Risiko der Schadensstufe hoch.

Ein weiteres Risiko besteht in einer Änderung der gesetzlichen Entgeltregelungen und einem damit verbundenen Zwang zur Aufgabe der unterschiedlichen Preisgestaltung für Lokalpassagiere und Umsteiger. Die Preisdifferenzierung zwischen Lokal- und Umsteigepassagieren ist wettbewerbsrechtlich fragwürdig, da sie unter Kostengesichtspunkten nicht gerechtfertigt ist; je nach Ziel liegen die Passagierentgelte für Lokalpassagiere um bis zu 95% höher als für Umsteiger. Eine Anpassung der Entgelte könnte zu einer Verlagerung von Umsteigeverkehr führen; eine Reduzierung der Entgelte für Lokalpassagiere auf das Niveau für Umsteiger würde zu Einnahmeausfällen in der Größenordnung von 100 - 200 Mio. € p.a. führen.

Stellungnahme der Verwaltung

Nach Prüfung des Gegenantrags von Herrn Dr. Fuld hält die Verwaltung an ihrem Beschlussvorschlag zum Tagesordnungspunkt 3 (Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2018) fest.

Herr Dr. Fuld beurteilt die Schadensstufe aus gesamtwirtschaftlichen Risiken als „sehr hoch“. Die im Geschäftsbericht auf Seite 118 aufgeführten gesamtwirtschaftlichen Risiken beziehen sich auf die Entwicklung des globalen Wirtschaftswachstums und die wirtschafts- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen für den Fraport Konzern. Selbst bei einem gebündelten Eintritt der aufgeführten Risiken werden keine „sehr hohen“ Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport Konzerns erwartet.

Die Markt-, Wettbewerbs- und regulatorischen Risiken werden im Geschäftsbericht auf Seite 118 f. mit einer sehr hohen Schadensstufe und einer möglichen Eintrittswahrscheinlichkeit beurteilt. Hierin enthalten sind die politischen und regulatorischen Entscheidungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene in Form von Steuern, Gebühren und Auflagen, wie zum Beispiel der Luftverkehrsteuer, des EU-Emissionshandels, der CO₂-Regulierung, Lärmschutzaufgaben und Nachtflugverbote. Herr Dr. Fuld sieht ein (bestandsgefährdendes) Risiko zurückgehender Passagierzahlen darin, dass durch die aktuelle Klimadiskussion eine Abkehr potentieller Passagiere vom Flugverkehr sowie die Einführung einer Kerosinsteuer wahrscheinlich sei. Ob vor diesem Hintergrund ein Rückgang der Passagierzahlen oder die Einführung einer Kerosinsteuer „wahrscheinlich“ ist, lässt sich heute nicht verlässlich absehen. Die Einführung einer Kerosinsteuer hätte auf internationaler Basis hohe rechtliche Hürden zu überwinden, da die Steuerbefreiung von Kerosin in internationalen Abkommen verbindlich geregelt ist. Es besteht zudem auch kein Bedarf für eine Kerosinsteuer, da der Luftverkehr bereits seit 2012 als einziger Verkehrsträger in den EU-Emissionshandel

einbezogen ist, der innereuropäische Luftverkehr seither CO₂-neutral wächst. Ab 2020 gibt es dann mit CORSIA auch ein marktbasiertes Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr – neben der in Deutschland schon erhobenen Luftverkehrsteuer.

Weiterhin sind in den Markt-, Wettbewerbs- und regulatorischen Risiken im Geschäftsbericht die im Antrag enthaltenen Risiken aus Stationierungsentscheidungen der Fluggesellschaften, dem Ausbau von Wettbewerbs-Flughafen-Hubs, der Reduktion von Umsteigerverkehr sowie der nur eingeschränkten Möglichkeit zur Anpassung der erzielbaren Entgelte enthalten.

Den aufgeführten Risiken begegnet Fraport mit einer kontinuierlichen Marktbeobachtung zur rechtzeitigen Erkennung von potenziellen negativen Veränderungen. In der Unternehmensplanung werden die entsprechenden Risiken angemessen berücksichtigt, insbesondere durch eine ausgewogene und bedarfsorientierte Ausbauplanung unter Berücksichtigung aller potentiellen und vorhandenen Risiken.

Wie im Geschäftsbericht auf Seite 128 dargestellt, weisen die beschriebenen Risiken unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten und ihrer potenziellen finanziellen Auswirkungen weder einzeln noch in ihrer Gesamtheit einen bestandsgefährdenden Charakter auf. Gemäß § 317 Abs. 4 HGB wird durch den unabhängigen Abschlussprüfer im Rahmen der Konzernabschlussprüfung beurteilt, ob der Vorstand die ihm nach § 91 Abs. 2 des Aktiengesetzes obliegenden Maßnahmen zur Einrichtung eines Überwachungssystem zur Früherkennung von den Fortbestand der Gesellschaft gefährdenden Entwicklungen in einer geeigneten Form getroffen hat und, ob das einzurichtende Überwachungssystem seine Aufgaben erfüllen kann. Die Prüfung wurde unter Beachtung des entsprechenden Prüfungsstandards des IDW (IDW PS 340) durchgeführt und der Abschlussprüfer hat gemäß § 321 Abs. 4 HGB darüber berichtet.

Frankfurt am Main, im Mai 2019

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide