

Fragen zur Fraport-Hauptversammlung am 1.6.21

Auf den ersten Blick wirkt es zumindest etwas beruhigend, dass der Frachtverkehr am Frankfurter Flughafen nur wenig zurückgegangen ist. Immerhin entfielen – in Verkehrseinheiten gemessen – 2019 rund 22% auf den Frachtverkehr, 2020 waren es gar über 50% . Herr Schulte geht in seiner Rede auf das Frachtgeschäft nur in Bezug auf die Menge ein.

Allerdings lohnt sich die Abfertigung von Frachtflugzeugen, wie auch mehrfach Herr Schulte deutlich gemacht hat, nicht. Wie hoch waren die Verluste aus der Abfertigung von Frachtflugzeugen (einschließlich im reinen Frachtverkehr eingesetzter Passagierflugzeuge) im vergangenen Jahr? Ich bitte Sie um Angabe von EBITDA, EBIT und EBT, wobei Zins und Abschreibung anteilig nach den Verkehrseinheiten 2019 auf Fracht- und Passagierflug aufgeteilt werden sollten. Wie hoch war der Kostendeckungsgrad? Ist es notwendig, den Frachtflugverkehr zu subventionieren? Einer älteren Veröffentlichung des BDL kann man entnehmen, dass Luftfracht durchschnittlich einen Warenwert von ca. 76 €/kg aufweist – dies gilt übrigens etwa auch für Masken. Wie viele Cent von diesem Warenwert fließen als Umsatz in die Kassen der Fraport? Ist die Fraport die einzige Beteiligte am Maskengeschäft, der damit kein Geld verdient hat?

Rational handelnde Kaufleute versuchen ein unprofitables Geschäft profitabel zu machen oder trennen sich von ihm durch Verkauf oder Stilllegung. Was beabsichtigen Sie? Spürbare Kostensenkungen dürften kaum möglich sein, eine Trennung auch nicht – bleibt also nur die Anhebung der Entgelte. Welche diesbezüglichen Pläne haben Sie? Ein Blick in die Entgeltordnungen und Bilanzen anderer Flughäfen mit bedeutendem Frachtverkehr zeigt, dass bei der Abfertigung von Frachtflugzeugen ein ruinöser Preiskrieg tobt, wobei Sie einer der Preisführer sind. Was haben Sie gegen diesen Preiskrieg unternommen oder beabsichtigen Sie zu unternehmen?

Sie erwarten den Ersatz von sogenannten Vorhaltekosten für den Zeitraum vom 4.3.20 bis 30.6.20 durch Bund und Land. Der Begriff Vorhaltekosten wird hier gebraucht als Euphemismus für die in diesem Zeitraum entstandenen Verluste, die nicht allein auf die Einbrüche im Passagierverkehr, sondern auch auf die fehlende Wirtschaftlichkeit im Frachtverkehr zurückzuführen sind. Halten Sie es für gerechtfertigt, dass die Verluste aus dem Frachtverkehr zumindest teilweise vom Steuerzahler übernommen werden, obwohl diese Verluste nicht auf die Pandemie, sondern auf Missmanagement in Bezug auf Sicherstellung einer Kostendeckung zurückzuführen sind? Sie werden sicherlich mit dem Argument des öffentlichen Interesses an Frachtabfertigung kommen, aber das bedeutet doch nicht, dass die Abfertigung subventioniert werden muss. Es besteht auch ein öffentliches Interesse an einem Flughafen für den Passagierverkehr, aber hier erzielen Sie normalerweise Gewinne. Warum wollen Sie im Frachtverkehr keine Gewinne erzielen?

Der Bund hat einen Förderbetrag von bis zu 80 Mio. € in Aussicht gestellt; das Land soll den gleichen Betrag dazu geben, um damit 50% der Verluste zu decken. Dies würde mit 320 Mio. € Verlusten korrespondieren. Für das 1 Halbjahr 2020 haben Sie einen Verlust (EBT) von 309 Mio. € berichtet, von denen man das EBIT der externen Aktivitäten in Höhe von 57 Mio. € abziehen sollte – dies ergibt einen Verlust von 252 Mio. € für die Frankfurter Aktivitäten. Da ich davon ausgehe, dass die Zusage des

---

Bundes auf Angaben Ihrerseits beruht, bitte ich Sie, die Diskrepanz zu erklären. Haben Sie etwa die Gewinne aus dem Bereich Retail&Real Estate nicht berücksichtigt?

Eine Voraussetzung zur Verlustübernahme ist, dass für 2020 keine Bonuszahlungen an Organe der Gesellschaft erfolgten. Dem Geschäftsbericht entnehme ich jedoch, dass die Vorstandsmitglieder im Rahmen des Performance Share Plans Aktienoptionen in nicht unbeträchtlichem Umfang erhalten haben. Ist das kein Hindernis für diese Verlustübernahme? Überhaupt: Wie kam es zu einer Bonuszahlung nach diesem Plan? Es gibt zwei Leistungskriterien: Relative Kursentwicklung und Zielerreichung beim Gewinn je Aktie. Evident ist, dass die Kursentwicklung der Fraport viel schlechter als die des MDAX war, dieser Anteil also 0 ist. Aber wie sieht es mit der Zielerreichung in Bezug auf die Erträge je Aktie aus? Wurde der Zielwert im Laufe des Jahres nach unten korrigiert? Kann es überhaupt einen negativen Zielwert geben?

Es ist in der Diskussion um angemessene Managergehälter ein fatales Signal, wenn es auch bei einem Milliardenverlust noch Leistungsboni für eine ungenügende Leistung gibt. Die hohen Verluste sind nicht allein auf Corona zurückzuführen, sondern auch auf den unwirtschaftlichen Ausbau und die fehlende Kostendeckung im Frachtbereich – das ist jedoch in vollem Umfang vom Management, insbesondere von den langjährig bei Fraport Tätigen, zu verantworten. Und müssen Sie sich nicht vorhalten lassen, dass Sie sich vehement gegen Lockdown-Maßnahmen und Reisebeschränkungen gewehrt haben, obwohl jedem vernünftig denkenden Menschen spätestens nach der ersten Welle klar war, dass schnelles und konsequentes Handeln entscheidend ist und ein Ende mit Schrecken auch für die Wirtschaft besser ist als ein Schrecken ohne Ende? Haben Sie damit nicht der Ausbreitung der Seuche ein Stückchen Vorschub geleistet?

Die Luftverkehr ist pandemiebedingt eingebrochen, und alle Glaskugelbesitzer schauen in ihre derzeit trüben Kugeln, um sich ein Bild von der Zukunft zu machen. Fraport hat dazu ausgerechnet Intraplan beauftragt, ein Prognoseunternehmen mit einer bekanntlich besonders trüben Glaskugel. Intraplan hat z.B. 2006 die Prognose für das Jahr 2020 erstellt; nachdem das jetzt abgelaufen, ist es nun ein guter Zeitpunkt, die Prognosequalität von Intraplan auf den Prüfstand zu stellen, wobei man den Vergleich sinnvollerweise für 2019 durchführt. 2019 gab es statt knapp 685 Tsd. Flugbewegungen nur 514 Tsd. , die Passagierzahl betrug nicht auf 86 Mio., sondern nur 71 Mio; die prognostizierten Werte für 2020 wurden dabei um das erwartete Wachstum von 2019 auf 2020 gekürzt. Besonders schwach ist Intraplan bei der Einschätzung der Flottenentwicklung; so hat Intraplan für 2020 sowohl den Nichteinsatz von MD11 und Propellerflugzeugen wie auch einen enorm hohen Anteil kleiner Strahlflugzeuge (z.B. E190) prognostiziert; den Trend zu größeren Flugzeugen im Mittelstreckenbereich hat Intraplan übersehen und die Flugbewegungszahl noch stärker überschätzt als die Passagierzahl. Dabei ist die Flottenentwicklung relativ einfach prognostizierbar, wenn man auch die Auftragsdaten der Flugzeughersteller und typische Nutzungszeiten berücksichtigt; auch 2006 war absehbar, dass das Gros des Mittelstreckenverkehrs von Flugzeugen der B737 und A320-Familien abgewickelt werden wird. Lufthansa mustert A380 und B747 aus, hat die Mittelstreckenflotte reduziert, beschafft kleinere Langstreckenflugzeuge und hat die Pilotenausbildung eingestellt. Durch den Einsatz kleinerer Langstreckenflugzeuge wie A321LR und A321XLR zeichnet sich ein Trend zu weniger Umsteigeverkehr ab. Zudem wird ein Teil des Zubringerverkehrs auf die Schiene verlagert – alles Fakten, die Intraplan wohl kaum berücksichtigt hat. Der Berliner Flughafen ist eröffnet worden und wird sicherlich Verkehr von Frankfurt abziehen. Wie soll der Frankfurter Flughafen in dieser Gemengelage wieder das frühere Aufkommen erreichen? Ich gehe davon aus, dass momentan keine Neuaufträge für den Bau von Terminal 3 erteilt werden; was ist die Voraussetzung dafür, dass sie den Bau wieder vorantreiben? Haben Sie sich Gedanken über eine Alternativverwendung - z.B. als Multifunktionshalle – gemacht?

---

Gehören zu den Voraussetzungen auch positive Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen auf Grundlage belastbarer – also nicht von Intraplan erstellter - Prognosen?

Wir Aktionäre würden gerne erfahren, was in dem Prognosegutachten steht. Werden Sie das Gutachten auf Ihrer Homepage zur Verfügung stellen? Betrachten Sie bitte diese Frage als einen Antrag nach dem Hessischen Umweltinformationsgesetz; Sie sind informationspflichtige Stelle im Sinne des Gesetzes, und zu den Umweltinformationen gehören auch Kosten-Nutzen-Analysen oder sonstige wirtschaftliche Analysen und Annahmen, die zur Vorbereitung oder Durchführung von Maßnahmen oder Tätigkeiten, die sich auf die Umwelt auswirken, verwendet werden.

Apropos Berlin: Der Flughafen arbeitet nicht kostendeckend, erhebt aber erheblich geringere Entgelte als Sie, führt also einen unfairen Wettbewerb auch mit Ihnen. Erwägen Sie eine Beschwerde wegen unzulässiger Beihilfen?

Auffällig an Ihren Geschäftszahlen ist, dass der ausgewiesene Personalaufwand in weit geringerem Umfang zurückgegangen ist als der Umsatz. Liegt das an dem nicht kostendeckenden Frachtverkehr? Haben Sie von der Bundespolizei Aufträge für Sicherheitsdienstleistungen über den eigentlichen Bedarf hinaus erhalten, um Kurzarbeit für die Beschäftigten zu vermeiden? Das ist zwar sozial, aber eine versteckte Subvention; man hätte die Leute ja durchaus in die Gesundheitsämter zur Kontaktnachverfolgung schicken können, anstatt sie Däumchen drehen zu lassen.

Die EU-Bodenverkehrsrichtlinie verbietet die Querfinanzierung der Bodenverkehrsdienste aus anderen Flughafenbereichen. Im vergangenen Jahr haben Sie erklärt, dass ein Wirtschaftsprüfer Ihnen bestätigt habe, dass ordnungsgemäß sich die Bodenverkehrsdienste selbst finanziert hätten. Gilt das auch für 2020? Die Richtlinie sieht keine Ausnahmeregelungen vor; haben Sie – von wem? - eine Ausnahmegenehmigung erhalten? Ist es fair, wenn Sie Verluste ersetzt bekommen, Ihr Wettbewerber aber nicht?

Sie haben angekündigt, die Entgelte zu erhöhen. Inwieweit werden Sie Umweltschutzbelange berücksichtigen? Werden Sie die Lärm- und Nachtzuschläge erhöhen? Werden Sie für Kurzstreckenflüge auf Strecken mit guter Bahnanbindung die Entgelte erhöhen? Werden Sie Kostendeckung im Frachtverkehr anstreben?

Die aktuelle Pandemie zeigt, dass die Risiken eines Flughafenbetreibers weit größer sind als bisher angenommen. Das müsste sich auch auf den Risikozuschlag auswirken, der sich aus Marktrisikoprämie und Beta-Faktor ergibt. Wie hat sich der Beta-Faktor im Laufe der Pandemie verändert? Werden Sie Ihre Entgelte künftig unter Berücksichtigung des höheren Betafaktors kalkulieren?

Zu den Kapitalmaßnahmen merke ich an, dass nicht vorstellbar ist, dass es bis zur nächsten Hauptversammlung zur Überschuldung kommt; eine Dringlichkeit einer Kapitalerhöhung ist anders als z.B. bei TUI nicht erkennbar. Nicht schlüssig ist der Vortrag der Gesellschaft zum Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre bei der Wandelanleihe. Welchen Vorteil hat der Aktionär durch den Bezugsrechtsausschluss?

Meine letztjährigen Fragen an Herrn Boddenberg hat er leider nicht selbst beantwortet, sondern sie von Herrn Weimar verlesen lassen. Ich stelle sie daher nochmals mit Bitte um persönliche Beantwortung. : Wollen Sie den Bau von Terminal 3 durchziehen, oder halten Sie es für wichtiger, die Ertragschwäche des Frankfurter Flughafens zu korrigieren? Beabsichtigen Sie, die Interessen aller Aktionäre zu vertreten, oder wollen Sie die Position als Aufsichtsratsvorsitzender nutzen, die politischen Absichten der Landesregierung zum Nachteil der Gesellschaft und ihrer Minderheitsaktionäre durchzusetzen?

---

Werden Sie vor einer Entscheidung zum Weiterbau von Terminal 3 neue Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen anstoßen?.

Sie propagieren strombasierte Kraftstoffe, um Luftfahrt klimafreundlich zu machen. Ist Ihnen bewusst, dass der Strombedarf dabei 5-8-mal höher ist als bei direkter Stromnutzung und man trotzdem keinen klimafreundlichen Treibstoff erhält, denn die Nicht-CO2-Effekte bleiben? Wie hoch ist der Investitionsbedarf für Stromerzeugungs- und Prozessanlagen, um einen einzigen A380 zu versorgen? Ist es nicht geboten, den knappen Strom aus erneuerbaren Quellen erst einmal so einzusetzen, dass der maximale Klimanutzen erreicht wird, d.h., Ersatz von Kohlekraftwerken, in der Elektromobilität und für Wärmepumpen?

Im höchsten Maße kritikwürdig ist, dass man Fragen zur Hauptversammlung ausweislich Ihrer Einladung 1 Tag vorher einreichen musste und man damit nicht auf die Bericht von Vorstand und Aufsichtsrat reagieren kann und auch nicht nachhaken kann. Sie haben allerdings in Ihrer Einladung als Termin für die Einreichung von Fragen den 30.5. genannt, also 2 Tage vorher. Darüber hinaus behalten Sie sich vor, einzelne Fragen nicht zu beantworten. Warum machen Sie die Fragen anderer Aktionäre nicht den Mitaktionären zugänglich? Wollen Sie – sofern auch im nächsten Jahr keine Präsenz-Hauptversammlung möglich sein sollte – diese Einschränkungen beibehalten? Warum bieten Sie anders als z.B. die Lufthansa Aktionären nicht die Möglichkeit, ihre Fragen als Videobotschaft einzureichen?

Vor dem Hintergrund, dass Sie womöglich meine Fragen nicht komplett beantworten wollen, habe ich diese Fragen an DSW und SdK, mir bekannte Mitaktionäre und Medien mit der Bitte übermittelt, darauf zu achten, dass sie beantwortet werden.

Berthold Fuld

---