

Sehr geehrte Damen und Herren,

mein Name ist Berthold Fuld, ich bin Aktionär der Fraport AG. Und zwar ein unzufriedener. Unzufrieden, weil die Rendite vor allem des Frankfurter Flughafens nicht stimmt. Weiterhin wurde mit 8.4% für die drei „Frankfurter“ Geschäftsbereiche die Messlatte eines ROFRA von 8,6% nicht erreicht. Und für das laufende Jahr zeichnet sich keine Verbesserung, sondern eine deutliche Verschlechterung ab; rechnen Sie noch damit, dass der Trend, der im April mit 2,5% weniger Passagieren deutlich negativ war, sich im Verlauf des Sommerflugplans ändert? Wie sehen die Zahlen bisher im Mai aus? Wie hat sich das Sitzplatzangebot im Sommerflugplan entwickelt?

Bisher haben Sie nur auf die Entwicklung der Megahubs geschaut, aber die Entwicklung kleinerer Drehkreuze weitgehend übersehen. Welche Auswirkungen hat eigentlich der Ausbau des Langstreckenverkehrs in Köln/Bonn, Düsseldorf, Reykjavik, Oslo, Helsinki und Moskau und nach Eröffnung auch in Berlin auf das Verkehrsaufkommen am Frankfurter Flughafen? Und ganz neu: Ryanair will Zubringerflüge für Aer Lingus nach Dublin durchführen. Und Norwegian mit B737-800 ab Cork über den Atlantik fliegen.

Mit Sorge schaue ich auf die Entgeltdiskussion. Sie haben den Antrag auf Entgelterhöhung zurückgezogen und dies mit Meinungsverschiedenheiten über den Kapitalisierungszinssatz begründet. Welchen Kapitalisierungszinssatz halten Sie für angemessen? Haben Sie bei Ihrem Antrag diesen ausgenutzt, oder korrespondierte er mit einem niedrigeren – welchen – Kapitalisierungszinssatz? Welchen Kapitalisierungszinssatz hält die Genehmigungsbehörde für angemessen? Wie groß ist der Druck, den die Fluggesellschaften ausüben? Um welchen Prozentsatz wollen Sie 2017 erhöhen.

Ich frage Sie auch, inwieweit der Vorwurf diskriminierender Entgelte – zu Gunsten der Lufthansa - im Raum steht. Wurden Sie diesbezüglich bereits von der EU angesprochen?

Mit einem gewissen Erstaunen habe ich Meldungen zur Kenntnis genommen, dass Condor die bereits für 2015 festgelegten Entgelte nicht mehr im vollen Umfang zahle. Entgelte, die auf einer Vereinbarung zwischen Ihnen und den Fluggesellschaften beruhen und gegen deren Genehmigung Condor nicht gerichtlich vorgegangen ist. Können Sie diese Meldungen bestätigen? Wie begründet Condor die Zahlungsverweigerung? Wie ist der aktuelle Stand? Halten auch andere Fluggesellschaften Zahlungen zurück?

Vor wenigen Wochen wurde ein Gutachten für ein Luftverkehrskonzept veröffentlicht, das u.a. eine Genehmigung der Entgelte durch die Bundesnetzagentur vorsieht. Offenbar mit der Intention, dass die Entgelte sinken. Welche Auswirkungen erwarten Sie?

Die Entwicklung ist also weitaus weniger günstig als von der Gesellschaft antizipiert. Dass sich Terminal 3 nicht lohnt, habe ich bereits im letzten Jahr schlüssig aufgezeigt. Die aktuelle Diskussion über die Höhe der Entgelte zeigt, dass sich Terminal niemals rechnen wird. In welchem Umfang haben Sie seit Anfang 2015 bisher Bauaufträge erteilt? Was haben Sie davon freihändig vergeben? Wie hoch war vergleichsweise Ihre Kosteneinschätzung für diese Baumaßnahmen? Was würde ein Abbruch des Projekts derzeit kosten?

Sie wollen Billigflieger anlocken. Sind Billigflieger nicht eher an kurzen Wendezeiten und Abfertigung auf dem Vorfeld interessiert als an einem abgelegenen Terminal 3? Warum fliegt eigentlich Flybe – ein kleinerer britischer Billigflieger - nicht mehr nach Frankfurt?

Ebenfalls kaum lohnen dürfte sich Ljubljana. Sie haben 240 Mio. € investiert und erzielen daraus ein EBIT von nicht mehr als 2,6 Mio. €. Das ist ein ROFRA von gerade einmal 2,2%. Wie wollen Sie jemals an diesem Flughafen Ihr Ertragsziel – ein ROFRA von 8,6% - erreichen? Werden die Zahlen für die griechischen Flughäfen genauso schlecht sein?

Ungereimtheiten in der Bilanzierung Ihrer Forderungen gegenüber verbundener Unternehmen sind nicht aufgelöst. Eine Forderung gegenüber der St. Petersburger Flughafengesellschaft wurde in Eigenkapital umgewandelt und die Forderung selbst

an die Muttergesellschaft Thalita übertragen. Die bilanziellen Probleme sind damit nicht gelöst; Thalita weist ein derartig großes negatives Eigenkapital auf, dass die Forderung über immerhin rund 120 Mio. € wohl nicht mehr als werthaltig anzusehen ist. Eine Wertberichtigung wäre hier geboten; warum führen Sie diese nicht durch?

Ferner greife ich einen Hinweis auf, wonach die Kosten für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs in der Nacht in Hannover höher seien als die Erlöse aus dem Nachtflug. Wenn dem so ist: Warum schließen Sie nicht den Flughafen in der Nacht oder berechnen zumindest Entgelte, die die Kosten des Nachtflug vollumfänglich decken?

Sie haben ein neues Leitbild erarbeitet. In diesem vermisse ich ein Ziel, das in den allermeisten Unternehmensleitbildern enthalten ist: Das Ziel, den Wert des Unternehmens zu steigern. Nicht nur aus dem Fehlen dieses Zieles daraus ziehe ich die Schlussfolgerung, dass Sie blind auf Wachstum setzen, und nicht zum ersten Mal appelliere ich an Sie, statt Wachstum ordentliche Erträge anzustreben.