

Bernd Trumpfheller

11.05.2014

Fraport AG
HV-Projektbüro (VV1)
60547 Frankfurt am Main

Gegenanträge zu den Beschlussvorschlägen der Verwaltung zur HV am 30.05.2014 als Aktionär der Fraport AG gemäß beigefügter Mitteilung der Sparda-Bank

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich stelle nachfolgende Gegenanträge zur o.a. Hauptversammlung:

1. Die Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstandes gemäß Top 3 der Tagesordnung für das Geschäftsjahr 2013 wird nicht erteilt und die Aktionäre werden aufgefordert dem Beschlussvorschlag der Verwaltung nicht zuzustimmen.

Begründung:

Unlängst entschied das Bundesverfassungsgericht zu Lasten der Fraport AG wegen der zuzulassenden Versammlungsmöglichkeiten auch in den Terminals auf dem Frankfurter Flughafen.

Grundsätzlich bejahte das Bundesverfassungsgericht die gesamten Versammlungsfreiheiten, weil die Fraport AG von Teilen der öffentlichen Hand beherrscht wird. Die Aktionärsstruktur ist im Geschäftsbericht dargestellt. Das Land Hessen hat 31,5 Anteile und die Stadt Frankfurt über ihre Tochter 20,12 Anteile. 24,55 % Aktionäre sind unbekannt.

Zurück zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts. In bemerkenswerter Klarheit hat das Gericht festgestellt, dass die Fraport AG als ein von der öffentlichen Hand beherrschtes gemeinwirtschaftliches Unternehmen einer unmittelbaren Grundrechtsbindung unterliegt. Begründet wird diese grundrechtsgebundene staatliche Gewalt, da jedes Handeln staatlicher Organe oder Organisationen in Wahrnehmung ihres dem Gemeinwohl und damit auch der Daseinsvorsorge verpflichteten Auftrages erfolgt.

Für die Fraport AG bedeutet dies, dass nicht wegen der eigentumsrechtlichen Mehrheitsverhältnisse das Kriterium der Beherrschung auf konkrete Einwirkungsbefugnisse hinsichtlich der Geschäftsführung abgestellt werden kann, sondern auf die Gesamtverantwortung für das Unternehmen. Die Fraport AG betreibt staatliche Aktivitäten unter Beteiligung von Privaten. Die Entscheidung der Beteiligung dieser staatlichen Aktivitäten ist eine freie Entscheidung. Allerdings muss man zur Kenntnis nehmen, dass Chancen und Risiken gleichermaßen bei dieser

Entscheidung zutreffen.

Der für mich entscheidende Satz wird dann in der Randziffer 58 der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts geäußert. Dort heißt es wie folgt:

"Öffentliche einschließlich der öffentlich beherrschten Unternehmen können zwar ihre Kundenbeziehungen nach der Logik des Marktes gestalten, jedoch steht es ihnen nicht frei, ihre wirtschaftliche Tätigkeit nach Belieben mit subjektiv weltanschaulichen Präferenzen oder Zielsetzungen und hierauf beruhenden Differenzierungen zu verbinden."

In der Hessischen Verfassung heißt es hierzu in Artikel 38:

"Die Wirtschaft des Landes hat die Aufgabe, dem Wohle des ganzen Volkes und der Befriedigung seines Bedarfs zu dienen."

Die Fraport AG verstößt mit ihrer neuesten Beschäftigungspolitik eindeutig gegen diese jetzt auch vom Verfassungsgericht normierten Grundsatz. Sie hat im Jahr 2004 ihre Frachtabteilung ausgegründet und ihre dort beschäftigten Arbeitnehmer in eine Arbeitnehmerüberlassungsabteilung beschäftigen lassen, die wiederum ausschließlich für die neugegründete Frachttochter FCS GmbH im Wege der Arbeitnehmerüberlassung tätig sind und zwar zu deutlich abgesenkten Löhnen und Gehältern. Beide, Fraport und Gewerkschaften, begründen diese Aktion mit Wettbewerbsgründen.

Gleichzeitig wurde die Fa. APS GmbH gegründet, die im Wege der Arbeitnehmerüberlassung bis zu 30% abgesenkte Tarife im Bereich der Bodenverkehrsdienste für die gleiche, aber auch völlig gleiche Tätigkeit verrichtet, bis zu einem gewissen Qualifikationsgrad, wie die Beschäftigten des Mutterhauses bei den Bodenverkehrsdiensten. Um vergleichbare Arbeit handelt es sich, wenn Arbeitnehmer an verschiedenen oder nacheinander an denselben technischen Arbeitsplätzen identische oder gleichartige Tätigkeiten ausüben. Die APS Beschäftigten arbeiten neben den Fraport Beschäftigten am gleichen Flugzeug unter Leitung eines Lademeisteragenten, eines Gepäcktransportmeisters oder eines Transportmeisters.

Mit dieser Methode der Arbeitnehmerüberlassung wurden bis dato überhaupt keine Neuanstellungen im Bereich der Bodenverkehrsdienste im Mutterhaus seit ca. 2004 durchgeführt. In den letzten HV'en hat Herr Dr. Schulte jeweils einer Aktionärin auf deren Frage mitgeteilt, die APS Beschäftigten werden nur zur Spitzenabdeckung eingesetzt. Das ist eine unwahre Behauptung. Diese Mitarbeiter sind voll in die jeweilige Arbeitsgruppe eines der o.g. Meisters integriert. Zwischenzeitlich sind dort mehr als 2000 Leiharbeiternehmer beschäftigt, die ausschließlich in dem Bereich der Bodenverkehrsdienste eingesetzt werden und zwar vorerst 2 Jahre befristet und wenn sie dann nicht mehr als 14 Tage vorher krankheitsbedingt ausgefallen sind, unbefristet. Nach meiner festen Überzeugung sind das abgewandelte Schlecker-Methoden, mit dem Unterschied, dass das konzerneigene Unternehmen die armen Menschen

einstellt und sie dann an die Fraportmutter direkt verleiht, ohne andere größere Entleiher im Vertrag zu haben, wenn eine Beschäftigung nicht mehr möglich wäre. Das heißt, wenn sie nicht unbefristet weiterbeschäftigt werden, werden sie wieder dem Arbeitsmarkt zugeführt.

Alle Fraport Beschäftigten im Mutterhaus haben ein solches Schicksal in der Regel nicht erfahren. Sie werden nach der Probezeit unbefristet beschäftigt und bezahlt nach den Tarifverträgen des öffentlichen Dienstes.

Mit dieser Beschäftigungspraxis hat die Fraport AG ihren ehemals guten Ruf als sozialer Arbeitgeber in der Region verspielt. Es werden sogar sog. Aufstocker im Sinne von Hartz IV beschäftigt und vor allem Mitarbeiter, die unter die Hinzuverdienstgrenze fallen. Nach meinen Informationen sind das ca. 400 Arbeitnehmer.

Ich halte gelinde gesagt diese Außendarstellung des Unternehmens als verwerflich. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass man mehrere Tarifebenen bei gleicher Tätigkeit schaffte und somit die Beschäftigten spaltet in Arbeitnehmer 1. und 2. Klasse.

Das schlimme dabei ist, das im Geschäftsbericht aus dem Jahre 2009 den Aktionären mitgeteilt wurde, ab Mitte dem Jahres 2009 hat man die Vergütung des Vorstandes der Fraport AG neu geregelt und am Ende des Jahres 2009 im Aufsichtsrat beschlossen.

Jetzt stelle ich fest, dass sich die Vorstandsvergütung von 2009 auf 2014 wesentlich erhöhte.

Die Vergütung des Aufsichtsrates zum Teil um 100%. Die Dividende wurde auf 1,25 € und somit um 10 Cent ab 2010 erhöht werden soll. Das sind ca. 8,7 % Erhöhung.

Für die Beschäftigten dagegen werden bis zum Jahr 2018 und darüber hinaus tarifliche und übertarifliche Entgeltbestandteile gekürzt. Bei den Entgelterhöhungen im Hinblick auf Tarifverhandlungen erhalten die Beschäftigten alles was über 3 bei den Entgelterhöhungen im Hinblick auf Tarifverhandlungen im öffentlichen Dienst erzielt wird. Alles andere wird angerechnet auf eine sog. Besitzstandszulage. Für die Vorstände und für die Aktionäre gilt so etwas nicht.

Ich bin empört über diese Ungerechtigkeit. Die Vorstände erhalten mehr, die Aktionäre ebenfalls. Aber die Beschäftigten nicht. Sponsorengelder werden ebenfalls weitergezahlt. Den Beschäftigten wird weiterhin in nächster Zeit erhebliche Verluste bei ihren Einkommen und Rentenanwartschaften zugemutet. Wo ist die Fraport AG dann noch attraktiv für Menschen aus der Region und darüber hinaus. Befristete Zeitarbeitnehmerverhältnisse, abgesenkte Löhne für völlig gleiche Tätigkeiten zeigen deutlich, das vom Vorstand im Verbund mit den Gewerkschaften neu geschaffene Bild eines großen Teiles der zukünftigen Arbeitnehmerschaft der Fraport AG; aber auch jetzt

schon. Durch diese Kürzungen fehlen Gelder bei den Sozialversicherungen und bei den Steuern. Die Auswirkungen sind bekannt. Der Vorstand der Fraport AG und sein Aufsichtsrat verstoßen gegen ihre staatliche Aufgabe, die Bedürfnisse des Volkes und damit der bei ihr Beschäftigten zu befriedigen. Eine Kehrtwende muss her. Wenn nicht mit diesem Vorstand, dann mit anderen Vorstands- und anderen Aufsichtsratsmitgliedern.

Die Unzufriedenheit bei den Beschäftigten wächst zunehmend. Das Stimmungsbarmeter der Beschäftigten und stellt dem Vorstand in Toto keinen guten Leumund aus. Fraport spielt bei der Personalpolitik nicht in der 1. Bundesliga. Mehr Frauen in allen Führungsebenen, aber vor allem im Vorstand sind jetzt angesagt.

Wenn der Vorstand in der Vergangenheit vorträgt, dass die Bodenverkehrsdienste defizitär seien, so möchte ich dem entgegenhalten, dass der Vorstand diese Bodenverkehrsdienste defizitär rechnet. So ist mir bekannt, dass die Wiener Flughafengesellschaft die dortigen Bodenverkehrsdienste von bestimmten Kosten freihält. Mieten zum Beispiel. Wenn die Fraport AG ihre Bodenverkehrsdienste von Mieten ihrer eigenen Abteilung Vermietung ebenfalls ganz oder teilweise entlasten würde, könnten die Bodenverkehrsdienste sehr günstige Verträge mit den Luftverkehrsgesellschaften abschließen, so dass über diese einzunehmenden zusätzlichen Gelder eine Kompensation eintreten würde. Leider wird vom Vorstand fälschlicherweise diesem Argument immer entgegengehalten, eine Quersubventionierung sei nicht erlaubt. Falsch. Lediglich aus den Start- und Ladegebühren darf nach der europäischen Richtlinie und der deutschen BADV keine Quersubventionierung erfolgen. Dies können Sie nachlesen in § 4 der genannten Verordnung.

Das zweite Argument, was Vorstand und Aufsichtsrat gerne vorschoben ist, Europa könnte am Frankfurter Flughafen noch mehr Wettbewerb bei den Bodenverkehrsdiensten zulassen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass sogenannte Selbstabfertiger bei den Luftverkehrsgesellschaften nicht auftauchen. Ob tatsächlich weitere Wettbewerber zugelassen werden, steht selbst nach den eigenen Aussagen des Vorstandes (siehe Geschäftsbericht 2010 Seite 36) noch nicht fest.

Außerdem wurden die Bodenverkehrsdienste wertgemindert und zwar um 20 Millionen. Damit ist für einen potentiellen Käufer der Weg geebnet, nachdem man tarifliche und außertarifliche Ansprüche der Arbeitnehmer bis zum Jahre 2018 deutlich absenkt. Dr. Schulte hatte einmal über die Zeitung berichten lassen, dass die Bodenverkehrsdienste der Fraport AG zu teuer seien für einen potentiellen Käufer. Im Jahre 2018 sind sie von wesentlichen Kosten minimiert und damit eine interessante Kaufgelegenheit. Ich werde sehr scharf darauf aufpassen, dass dieses Kerngeschäft der Fraport AG eben nicht verkauft bzw. ausgegründet wird. Immerhin haben die Bodenverkehrsdienste in den letzten 50 Jahren dazu beigetragen, dass der Frankfurter Flughafen das geworden ist, was er jetzt darstellt. Die Bodenverkehrsdienste sind somit für die Substanz des Flughafens verantwortlich. In diesem wichtigen Kerngeschäft darf nicht "gespielt" werden.

Schlimm dabei ist, dass getreu der neoliberalen Verhaltensweise des Vorstandes, des Aufsichtsrates und der Gewerkschaften quasi in voreuseilenden Gehorsam die tariflichen und außertariflichen Bezüge der Fraport AG Beschäftigten gekürzt wurden, um einem angebliches Defizit wegen eines möglichem weiteren Wettbewerbers auch im Vorfeld entgegenzutreten.

Dem ist deutlich hinzuzufügen, dass die Fraport AG seit Ende der 90er Jahre den Flughafen Hahn mit ca. 150 Millionen Euro subventionierte. Der Ticconavertrag kostet ca. 670 Millionen Euro und das Manila Abenteuer derzeit einschließlich der hohen Rechtsanwaltskosten wegen des Weltschiedsgerichtsverfahrens ca. 450 Millionen Euro. Jährlich werden ca. 5 Mio. € für dieses Verfahren aufgewendet. Der Verantwortliche Mitarbeiter, Herr Henkel, soll angeblich noch jährlich einen Betrag über 100 000.- € erhalten, obwohl er schon längst in Rente ist.

Das müssen jetzt die Beschäftigten ausbaden, während der Vorstand sowie die erste Führungsebene mehr Vergütung erhält und die Aktionäre eine Dividende in Höhe von 1,25 Cent. Für mich ist diese Vorgehensweise eine Schande für ein staatlich beherrschtes Unternehmen. Ein Flughafen dieser Größenordnung und der entsprechenden Finanzkraft, darf auf keinen Fall mittels befristeten Zeitarbeitsverhältnissen und Absenkungen von tariflichen bzw. übertariflichen Leistungen der Beschäftigungsverhältnisse schaffen.

Da fällt mir noch ein. Am 19.02.2010 ließ Dr. Schulte in der FAZ wegen der Neuregelung der Flughafenentgelte schreiben:

„In Frankfurt hat es dagegen „3 Nullrunden“ gegeben. Kostendeckend, so äußerte Schulte gestern weiter, seien die Entgelte ohnehin schon lange nicht mehr. Diese Dienstleistungen müssen demnach aus rentablen Geschäftsfeldern des Flughafenbetreibers, beispielsweise aus den Einzelhandelsmieten und der sonstigen Immobilienwirtschaft quersubventioniert werden.“

Also, da geht doch die Quersubventionierung auch. Warum aber beim Personal nicht?

Pikanterweise war der Arbeitsdirektor des Unternehmens, Herr Herbert Mai, auch für die Vermietung und Immobilienwirtschaft zuständig. Unter Verletzung des klassischen Mitbestimmungsträgers in einem mitbestimmten Unternehmen, wie der Fraport AG, müsste der ehemalige ÖTV Vorsitzende eigentlich der erste sein, der diesen Vorschlag im Vorstand und dem Aufsichtsrat unterbreiten müsste. Leider hat er diesen qualifizierten Vorschlag nicht getätigt. Ein Schelm wär Böses dabei denkt.

2. Die Beschlussfassung über die Entlastung des Aufsichtsrates gemäß Top 4 der Tagesordnung wird nicht erteilt und die Aktionäre werden aufgefordert dem Beschlussvorschlag der Verwaltung nicht zuzustimmen.

Begründung:

Siehe Begründung zu Antrag 1. Zur Vermeidung der Wiederholung wird auf die Begründung ausdrücklich Bezug genommen. Sie ist Gegenstand des Antrages zu 2.

3. Die Beschlussfassung über die Änderung von § 11 der Satzung zu zustimmungsbedürftigen Geschäften gemäß Top 7 der Tagesordnung wird nicht erteilt und die Aktionäre werden aufgefordert dem Beschlussvorschlag der Verwaltung nicht zuzustimmen.

Begründung:

Auf die Begründung zu Antrag 1 wird verwiesen. Sie ist ebenfalls Gegenstand dieser Begründung.

Ergänzend wird dazu vorgetragen, dass der Vorstand beabsichtigt, den Geschäftsbereich Ground Handling auszugründen. Diese Umstrukturierung der Gesellschaft kann nur durch die Hauptversammlung beschlossen werden. Mit der Möglichkeit der Veränderung von zustimmungspflichtigen Geschäften will der Vorstand die Aktionäre und den Aufsichtsrat ihrer Mitwirkungsbefugnisse in der HV wesentlich beeinträchtigen. Die Bodenverkehrsdienste und damit der Geschäftsbereich Ground Handling ist von solch wirtschaftlicher Bedeutung für Beschäftigte, das Land Hessen, die Stadt Frankfurt/M und die Region, den Finanzbehörden, den Sozialversicherungsträgern etc., dass ohne der Mitwirkung der Aktionäre und des Aufsichtsrates erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken bestehen, die zustimmungspflichtigen Geschäfte zu verwässern. Würde dem vorgeschlagenen Beschluss stattgegeben, greift dies in Art. 38 Hess. Verfassung ein und verstößt gegen das Sozialstaatsgebot des GG. Das BVerfG hat in seiner Entscheidung zum Versammlungsrecht im Bereich der Beklagten hierzu entsprechende Ausführungen gemacht.

Insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass der Vorstand der Gesellschaft in einem Interview gegenüber der FAZ vom 30.09.2010 der Öffentlichkeit mitteilte, dass in der „Kriegskasse“ der Fraport AG 2,6 Milliarden EURO vorhanden sind, welche im Wesentlichen für den weiteren Ausbau des Flughafens verwendet werden sollen. Den Aktionären muss die Mitwirkung bei dieser Größenordnung erhalten bleiben. Das gilt auch und gerade für den Aufsichtsrat. Die in der Satzung festgelegten Wertgrenzen dienen dem Schutz der Aktionäre vor willkürlichen nicht mit der Satzung abgedeckten Ausgründungen von wesentlicher Bedeutung durch den Vorstand und den Aufsichtsrat.

Mit freundlichem Gruß



Bernd Trumpheller