



Gegenanträge

zur

Hauptversammlung 2015

mit

Stellungnahme der Verwaltung

Gegenanträge zur Hauptversammlung 2015 der Fraport AG am 29. Mai 2015 in Frankfurt am Main

Letzte Aktualisierung: 14. Mai 2015

Nach der Einberufung zur Hauptversammlung 2015 der Fraport AG sind folgende Gegenanträge von Aktionären bei der Gesellschaft eingegangen.

Aktionär Dr.-Ing. Berthold Fuld, Bad Homburg, zu den Tagesordnungspunkten 3 und 4:

Anträge zur Hauptversammlung am 29.05.2015

Antrag zu TOP 3: Ich beantrage, den Vorstand nicht zu entlasten

Antrag zu TOP 4: Ich beantrage, den Aufsichtsrat nicht zu entlasten (mit Ausnahme von Herrn Feldmann und Herrn Kaufmann)

Begründung:

Trotz zweifelhafter Wirtschaftlichkeit halten Vorstand und Aufsichtsrat an der Entwicklung von Terminal 3 fest. Mittlerweile werden die Kosten von der Gesellschaft auf 2,5 – 3 Mrd. € geschätzt.

Diese Kosten sind nicht durch Angebote validiert. Nur die ersten Lose sind bereits ausgeschrieben; die ersten Aufträge sollen mutmaßlich erteilt werden, bevor man die Gesamtkosten verlässlich ermittelt hat. Damit geht die Gesellschaft ein hohes Risiko nicht einkalkulierter höherer Baukosten ein.

Aber selbst bei dem geschätzten Aufwand von 3 Mrd. € zeigt bereits eine Überschlagsrechnung, dass das Terminal nicht rentabel ist. Fraport selbst gibt als Kriterium für wertschaffende Geschäftsbereiche ab 2015 eine ROFRA von 8,6 % vor (ROFRA: EBIT / halbe Herstellungs- und Anschaffungskosten). Bei einem Investitionsvolumen von 3 Mrd. € korreliert dies mit einem EBIT von 129 Mio. € p.a.. Hinzu kommt die Abschreibung, bei 50 Jahre Abschreibungsdauer 60 Mio. €. Insgesamt müssten also mit Terminal 3 als Betriebsergebnis 189 Mio. € p.A. mehr oder bei 14 Mio. Passagieren – Vollauslastung – pro Passagier 13,50 € erwirtschaftet werden. Das ist jedoch deutlich mehr als derzeit von den drei „Frankfurter“ Geschäftsberei-

chen in Summe pro Passagier erwirtschaftet wird (10,71 €). Ohne Inflation wird Terminal 3 daher auf Dauer unrentabel bleiben.

Die sowieso unzureichende Rentabilität wird zusätzlich belastet durch eine zu erwartende geringe Auslastung in den ersten Jahren. Besonders gravierend, falls die Gesellschaft durch Verzicht auf angemessene Entgelte versucht, die Nachfrage zu stimulieren. Eine Geschäftspolitik, die sie bereits aktuell betreibt. Im Bereich Aviation hat sie 2014 ca. 100 Mio. € nicht auf die Flughafenentgelte umgelegt, ebenfalls rund 100 Mio. ergeben sich aus der Differenz der Pro-Kopf-Umsätze des Geschäftsbereichs Ground-Handling zu denen des Wettbewerbers Acciona (für 2013). Zusammen sind 8 % Rabatt, bezogen auf den Gesamtumsatz der drei Frankfurter Geschäftsbereiche. Wenn mehrere die Rentabilität belastende Faktoren zusammenkommen – höhere Baukosten, geringeres Wachstum als prognostiziert, Nachfragestimulierung durch reduzierte Preise – ist sogar über die gesamte Nutzungszeit gerechnet eine negative Rendite möglich.

Eine Prognose, die eine Kapazitätsausnutzung vorhersagt, kann man nicht nur so interpretieren, dass man die Kapazitäten erweitern sollte. Vielmehr liegt die Schlussfolgerung nahe, dass man die Preise und damit auch die Gewinne erhöhen kann, um mit ausgelasteten Kapazitäten hochprofitabel zu arbeiten.

Der Pressemitteilung zur Aufsichtsratsentscheidung vom 15.4.15 (<http://www.fraport.de/de/presse/newsroom/pressemitteilungen/Bedarf-Terminal-3-bestaetigt.html>) kann man eine intensive Befassung mit den vorgelegten Prognosen und Gutachten entnehmen, nicht aber, dass auch über die Rentabilität diskutiert wurde. Die Vermutung liegt nahe, dass über die Rentabilität überhaupt nicht gesprochen wurde. Auch fällt auf, dass die Gesellschaft nicht versucht, die Investition in Terminal 3 den Aktionären durch die Aussicht auf höhere Gewinne schmackhaft zu machen.

Da Pressemeldungen zufolge Herr Feldmann und Herr Kaufmann dieser Entscheidung nicht zugestimmt haben, nehme ich sie vom Antrag auf Nichtentlastung aus.

Aktionär Bernd Trumpheller, Darmstadt, zu Tagesordnungspunkten 3 und 4:

Ich stelle nachfolgende Gegenanträge zur o. a. Hauptversammlung:

1.

Die Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstandes gemäß Top 3 der Tagesordnung für das Geschäftsjahr 2014 wird nicht erteilt und die Aktionäre werden aufgefordert dem Beschlussvorschlag der Verwaltung nicht zuzustimmen.

2.

Die Beschlussfassung über die Entlastung des Aufsichtsrates gemäß Top 4 der Tagesordnung für das Geschäftsjahr 2014 wird nicht erteilt und die Aktionäre werden aufgefordert, dem Beschlussvorschlag nicht zuzustimmen.

Die Begründung für 1. und 2.:

a)

Der Vorstand beabsichtigt, den Geschäftsbereich Ground Handling nach 2018 auszugründen. Der mit den Gewerkschaften comba und ver.di abgeschlossene Tarifvertrag Zukunft 2018 läuft dann aus.

Die Fraport AG ist Mitglied des hessischen Arbeitgeberverbandes der Gemeinden und Kommunalverbände. Sie ist damit auch Mitglied in der Zusatzversorgungskasse für die Gemeinden (ZVK Wiesbaden). Einer Abkehr vom Tarifrecht des öffentlichen Dienstes und als Folge der Strategieentscheidung der Fraport AG kann damit zum Verlust der Mitgliedschaft in der ZVK führen. Die ZVK Wiesbaden ist wie die gesetzliche Rentenversicherung nach dem Umlagedeckungsverfahren organisiert. Scheidet die Fraport AG aus der ZVK Wiesbaden aus, würden keine Beträge mehr anfallen. Allerdings müssten die bestehenden Leistungsansprüche (Versorgungs- und Versicherungsrenten einschl. Hinterbliebenenrenten) an rentenberechtigte ehemalige Arbeitnehmer der Fraport AG oder deren Hinterbliebene erfüllt werden. Weiterhin bestehen die Anwartschaften auf die o. g. Versicherungsrenten. Damit kommen auf die Fraport AG sehr hohe (3stellige Mio.-Beträge) Ausgleichszahlungen zu.

Da die Fraport AG seit 2001 mehr als 3.000 Arbeitnehmer aus der Stammbeslegschaft nicht mehr ersetzt hat, sind schon jetzt höhere Beiträge an die ZVK fällig. Damit wird der Gewinn geschmälert.

Vorstand und Aufsichtsrat haben im Geschäftsbericht keine Zahlen hinterlegt, wie hoch die bereits angefallenen Versicherungs- und Versorgungsleistungen zum Ende 2014 sind bzw. wie hoch die Anwartschaften auf die gleichen Leistungen bei den noch aktiv Beschäftigten sind. Rückstellungen werden erkennbar nicht gebildet. Der Vorstand und der Aufsichtsrat kommen dadurch ihrer umfassenden sachgerechten Berichtspflicht nicht nach. Eine Entlastung kann daher für beide, Vorstand und Aufsichtsrat, nicht erteilt werden.

Der o. g. Personalabbau erfolgte im Wesentlichen bei den Bodenverkehrsdiensten. Der Jobmotor Fraport AG funktioniert nicht mehr bei tariflich gut abgesicherten Arbeitsbedingungen. Der Flächentarifvertrag TVöD wird durch Haustarifvertrag und Firmentarifvertrag umgangen. Die Einstellung und Entwicklung von Beschäftigung bei den Bodenverkehrsdiensten findet ausschließlich über die APS GmbH statt (derzeit ca. 2.800 Arbeitnehmer). Es gilt, das was ein Unternehmenssprecher in der Frankfurter Rundschau vom August 2014 mitteilte, dass die APS Beschäftigten (eine konzerninterne Verleihfirma mit der gegen das Prinzip equal pay verstoßen wird) 30 % weniger verdienen, als die BVD Stammbeschäftigten bei gleicher Tätigkeit. Kein Wunder, dass der Arbeitsmarkt für diese Billiglohnbeschäftigung derzeit leergefegt ist.

Die Aktionäre erhalten dagegen 10 Cent Zuwachs bei der Dividende = ca. 8 % Erhöhung, während die Stammbeschäftigten beim BVD mehr als 5.000,- € jährlich weniger ab dem Jahr 2014 erhalten, wegen tarifvertraglicher Vergütungsabsenkungen und dem Abbau von betrieblichen Sozialleistungen.

b)

Vorstand und dem Aufsichtsrat muss Entlastung auch deshalb nicht erteilt werden, da die Stimmung bei den Bodenverkehrsdienstbeschäftigten, der APS GmbH, der Reinigungsfirma GCS und FraSec GmbH (Sicherheitstochter) auf dem absoluten Tiefpunkt ist.

Der BVD Verantwortliche Martin Bien musste seinen Mitarbeitern entschuldigend zum Ausdruck bringen, dass dort der Krankenstand im Jahr 2014 sehr hoch war. Im sogenannten Mitarbeiterbarometer hatte die BVD Führung und der Betriebsrat sehr schlechte Schulnoten erhalten. Der Vorstand sollte die Einzelergebnisse der letzten Barometerbefragung veröffentlichen, damit der Aktionär sich ein Bild von der schlechten Stimmung im Konzern, aber vor allem bei den Bodenverkehrsdiensten machen kann. Hatte doch das Vorstandsmitglied Schmitz im Jahr 2009 versprochen, bei der tariflichen und betrieblichen Absenkungsarie in der Vergütung ab 2009 werden 2014 max. nur 200,- € monatlich weniger im Portemonnaie sein. Nunmehr mussten die Mitarbeiter feststellen, dass es mehr als 5.000,- € jährlich sind. Da kann keine Freude aufkommen, wenn die Aktionäre mehr Dividende erhalten, die Vergütung des Vorstandes und des Aufsichtsrates erhöht wird. Die Arbeit bei den Bodenverkehrsdiensten ist sehr belastend. Bei allen Wettern müssen die Flugzeuge abgefertigt werden. Bis zu 37 % Krankheitsquote in einem Teilbereich der Bodenverkehrsdienste waren 2014 zu verzeichnen.

Zwingend vorgegebene Gefährdungsbeurteilungen für die Tätigkeiten der APS Beschäftigten wurden nicht ausreichend analysiert. Die Unfallquote bei den in den BVD Bereichen eingesetzten Leiharbeitnehmern der APS GmbH lag sehr hoch. Der Betriebsrat der Fraport AG und der APS GmbH sowie Vorstand und Geschäftsführung beider Betriebe waren und sind gefordert. Hinzu kommt, dass die APS Beschäftigten deutlich weniger monatlich verdienen und sie nur innerhalb von 5 Tagen ausgebildet werden, während früher das Stammpersonal des BVD mind. 21 Tage ausgebildet wurde, um die ersten wichtigen Arbeitsbedingungen im Bereich der Flugzeugabfertigung kennenzulernen. Viel zu kurz sei die Ausbildung der APS Beschäftigten, schalt es einmütig aus dem Bereich der verantwortlichen Lademeisteragenten der Fraport AG. Wegen mangelnder Qualifikation und teilweise völlig unzureichenden Deutschkenntnissen, kommt es zu Verspätungen bei der Flugzeugabfertigung und damit zu Malus Zahlungen der Fraport AG gegenüber der Lufthansa. Im Geschäftsbericht sind diese Zahlungen nicht nachzuvollziehen. Tatsächlich wird das Segment Ground Handling mit diesen Malus Zahlungen belegt mit der Folge einer minimierten EBITDA Marge. Für die Lademeisteragenten ist der Fakt der mangelnden Ausbildung bei den APS Beschäftigten, den mangelnden Deutschkenntnissen eine starke psychische Belastung, die auch zu den entsprechenden Krankheitsausfällen führt. Die geschilderte schlechte Arbeitsorganisation des Leiharbeitsgeschäftes der APS GmbH ist geeignet, den Verkehrswert des Frankfurter Flughafens zu gefährden.

Mit der Absenkung der tariflichen und betrieblichen Leistungen für die Stammebelegschaft seit 2009, werden die Personalkosten in diesem Bereich deutlich gesenkt und zwar einseitig zu Lasten der betroffenen Arbeitnehmer. Der Vorstand verstößt damit gegen die §§ 93, 82 AktG. Der Aufsichtsrat hält nicht dagegen, sodass keine Entlastung erteilt werden kann. Für viele Beschäftigte ist die Fraport AG kein sozialer Arbeitgeber mehr, den man in der Region deswegen früher empfehlen konnte.

c)

Viele der Aufsichtsratsmitglieder müssen ausgetauscht werden, fordere ich als Aktionär. Die Kommission für gute Unternehmensführung übt scharfe Kritik an deutschen Aufsichtsräten. Ich teile diese Auffassung. Der Vorsitzende Weimar und sein Stellvertreter Schaub sind viel zu lange im Amt. Sie bewegen nicht mehr positiv im Hinblick auf tariflich gut abgesicherte im personalintensiven Bereich der BVD. In Amerika würde man sie als „lame duck“ bezeichnen.

d)

Der Fraport Compliance Chef Geiss titelte in der Zeitschrift Mitbestimmung 5/2013:

„Seit Jahren kein größerer Fall mehr.“

Dem steht die Presseberichterstattung seit Beginn des Jahres über die angebliche Korruption in der Arbeitsverhältnisse CCS bei Vergabe von Erbbaugrundstücken deutlich entgegen. Der Beschäftigte fragt sich ob dieser „Abzockerei“, ob der Vorstand, der Aufsichtsrat und der Compliance Chef seine Kontrollpflicht größtenteils verletzt haben. Der ehemalige Arbeitsdirektor Herbert Mai war ab 2006 verantwortlich für die Immobilien der Fraport AG. Viele Beschäftigte fragen sich, ob er auch noch vom Gericht wegen mangelnder Aufsichtspflicht als Zeuge geladen wird.

e)

Aber es ist nicht nur dieser Rechtsfall anhängig. Die Betriebsratswahl 2014 in der Fraport AG wurde erfolgreich angefochten. Mit öffentlichem Beschluss vom 03.03.2015 wurde durch das Arbeitsgericht Frankfurt verkündet:

„Die Betriebsratswahl vom 05. Bis 09.05.2015 wird für unwirksam erklärt.“

Dem jetzigen Arbeitsdirektor Müller wird massive Wahlbeeinflussung und Behinderung zu Lasten einer Liste zur Betriebsratswahl vorgeworfen. Da werden Kosten produziert, die das Ergebnis schmälern. Das hat es in der Geschichte der Fraport AG noch nie gegeben.

Auch wenn der Rechtsstreit noch nicht rechtskräftig ist, so sind die im öffentlichen Beschluss des AG Frankfurt (Az.: 10 BV 396/14) enthaltenen betriebsverfassungsrechtlichen Behinderungen einer Liste zur Betriebsratswahl schwerlich durch den Vorstand zu widerlegen.

Zwischenzeitlich ist ein anderes Beschlussverfahren vor dem AG Frankfurt anhängig. In diesem Verfahren geht es um die Frage, ob der Betriebsrat Auskunftspersonen, Sachverständigen und Referenten bei der Beschlussfassung des Betriebsrates nicht von der Sitzung ausschließen muss.

Weiterhin sind polizeiliche Ermittlungen im Gange. Dabei geht es wohl um die mögliche Verletzung von Straftatbeständen der Urkundenfälschung und Urkundenunter-

drückung. Mehrere Personen des Betriebsrates und Mitarbeiter des Betriebsrates wurden bereits durch die Polizei vernommen.

Das alles liegt im Verantwortungsbereich des Arbeitsdirektors, der nach Auffassung vieler Beteiligter mit den betriebsverfassungsrechtlichen Auseinandersetzungen völlig überfordert ist. Ein Mitarbeiter des Betriebsrates hat sein Arbeitsverhältnis bereits beendet.

f)

Unlängst musste ich in der Zeitung lesen, dass die Fraport AG vor dem Weltschiedsgericht erneut verloren hat. Anlass der Klage ist das angebliche frühere Verhalten des Vorstandes der Fraport AG hinsichtlich des Manila-Projektes. Der Vorwurf lautet, dass der damalige Vorstand der Fraport AG vor hatte, über mehrere Beteiligungen, die Stimmherrschaft über das Projekt zu erreichen, was nach dem Investitionsschutzgesetz der Philippinen jedoch nicht erlaubt ist. Die philippinische Regierung enteignete die entsprechende Beteiligungstochter der der Fraport AG, was zu einem Verlust von 500 Mio. Dollar führte. Auch jetzt sind noch hohe Rechtsanwaltskosten usw. für die Klage zu zahlen. Diese Kosten schmälern den Gewinn. Unverständlich für mich als Aktionär ist dabei, dass im Jahr 2008 die Fraport AG 41,9 Mio. € Steuer-gelder im Wege einer Bundesgarantie für Kapitalanlagen im Ausland (GKA) erhielt. Gibt es deshalb eine Rückzahlungsverpflichtung der Fraport AG bei verlorenem Prozess?

g)

„Gefahr im Keller“ lautete die Überschrift eines Spiegel-Artikels in der Ausgabe 40/2003. Die Beseitigung schwerer Brandschutzmängel bringt die Fraport AG in finanzielle Bedrängnis, wird das geschrieben. Im Artikel wird auf eine Studie des Wuppertaler Brandschutzexperten Wolfram Klingsch verwiesen, welche im Börsenprospekt der Fraport AG auch nicht nur ansatzweise als Risiko erwähnt wurde. Die Studie datiert angeblich aus dem Jahr 1997 und wurde kurz nach dem Brand auf dem Düsseldorfer Flughafen erstellt zur Feststellung evtl. Brandschutzmängel auf dem Frankfurter Flughafen.

Was ist da noch offen frage ich mich als Aktionär. Zum einen finanziell und zum anderen als Gefährdungspotential auf Grund der Brandschutzmängel aus der Klingsch-Studie.

h)

Im Urteil des BGH vom 03.02.2009 mit dem Az.: VIZR36/07 ging es um die Äußerungen einer Wirtschafts- und Steuerberatungsgesellschaft gegenüber der Fraport AG. Die verlangte Unterlassung der Äußerungen vor Gericht und verlor.

Für mich wichtig ist dabei die Aussage des Gerichtes:

„Dies folgt nicht nur aus dem Verlust, den die Klägerin in Zusammenhang mit dem angesprochenen Projekt erlitten hat. Vor allem ergibt es sich daraus, dass an dem Unternehmen teilweise öffentliches Eigentum besteht und auch der Aufsichtsrat teil-

weise mit Politikern und Gewerkschaftsfunktionären besetzt ist. Im Hinblick darauf muss das Unternehmen wegen des besonderen Interesses der Öffentlichkeit, das bei einer Beteiligung staatlicher und kommunaler Stellen an einer Kontrolle seiner Geschäftstätigkeit besteht (vgl. BVerfG NJW-RR 2007, 1340, 1341),....“

Diese Kontrollfunktion wird m. E. nicht ausreichend durch Vorstand und Aufsichtsrat ausgeführt. Seit dem Börsengang wurde viel Geld der Eigentümer durch Fehlplanung und Fehlverhalten der Verantwortlichen verbrannt. Ich verweise insoweit auf meine Gegenanträge aus dem Jahr 2014. Jetzt sollen die Beschäftigten darunter leiden, das geht nicht.

Mit neuen Aufsichtsräten, die die Verträge des Vorstandes neu bewerten müssen, lässt sich das jetzige Verhalten der Vorstände möglicherweise beherrschen.

Stellungnahme der Verwaltung

Nach Prüfung der Gegenanträge hält die Verwaltung an ihren Beschlussvorschlägen zur Tagesordnung fest.

Die Kostenschätzung von 2,5 – 3 Mrd € für das T3 wurden mehrfach überprüft. So wurde z.B. ein externes, auf Kostenvalidierung spezialisiertes, Fachbüro beauftragt die Kosten zu überprüfen. Bei einer weiteren Überprüfung haben wir Vergabewerte aus eigenen vergangenen Ausschreibungen herangezogen und mit zukünftigen Baupreissteigerungen indiziert.

Mit diesen Maßnahmen haben wir das Risiko einer zukünftigen Budgetüberschreitung eingegrenzt und für das verbleibende Risiko entsprechende Puffer einkalkuliert.

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich im Zusammenhang mit der Entscheidung über die Realisierung des Terminal 3 intensiv mit der Vorteilhaftigkeit dieser Investition für die Entwicklung des Unternehmens beschäftigt. Dabei gilt es, die Investition über ihren Lebenszyklus mit den anerkannten Methoden der Investitionsrechnung zu betrachten. Die Untersuchungen zeigen, dass der Ausbau mit dem Terminal 3 den Unternehmenswert erhöht, insbesondere bei Berücksichtigung des nur im Ausbau möglichen weiteren Wachstums am Standort Frankfurt.

Vorstand und Aufsichtsrat sind der Überzeugung, dass ein Flughafen ohne Wachstumsperspektive auf Dauer nicht im Wettbewerb bestehen kann und damit auch nicht die Erlöse im Markt erzielen kann, die eine Steigerung des Unternehmenswertes auf das Niveau des Baus von Terminal 3 ermöglichen. Die Unterdeckung im sog. Entgeltrelevanten Bereich des Segments Aviation betrug im Übrigen ca. 80 Mio. € und nicht 100 Mio. €.

Wir haben in den letzten Jahren durch moderate Entgeltsteigerungen von rd. 2,9 Prozent p.a. die Unterdeckung im entgeltrelevanten Bereich des Segments Aviation deutlich reduzieren können. Wir bleiben auch in den kommenden Jahren bei unserer moderaten marktkonformen Entgeltpolitik.

Es ist zutreffend, dass kontinuierlich Untersuchungen angestellt werden, die Wirtschaftlichkeit des Geschäftsbereichs Ground Handling zu optimieren, aber ein Verkauf oder eine Ausgründung von BVD wird nicht angestrebt.

Richtig ist, dass die Fraport AG Mitglied im Kommunalen Arbeitgeberverband Hessen und der ZVK Wiesbaden ist. Mit dem aktuellen Tarifvertrag für BVD wird diese Mitgliedschaft in der ZVK nicht beeinträchtigt. Die Mitgliedschaft kann auch sichergestellt werden, wenn das Entgeltniveau aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit angepasst wird. Da die Leistungen für die betriebliche Altersversorgung von der ZVK Wiesbaden erfüllt werden und diese Altersversorgung im Rahmen einer Umlagegemeinschaft einer Vielzahl von Arbeitgebern getragen wird, gibt es keine anteiligen Verpflichtungen der Fraport AG, die konkret zu Rückstellungen führen müssen.

Die Behauptung, seit 2001 seien 3.000 Beschäftigte abgebaut worden, ist falsch. Über die letzten dreizehn Jahre ist der Personalstand im Stammunternehmen zwar gesunken, aber lediglich um 1.875 Stammbeschäftigte. Auf die Bodenverkehrsdiens-te entfallen hiervon rund 1.500 Beschäftigte. Dies ist im Wesentlichen der von der EU erzwungenen Marktöffnung und dem damit einhergehenden Marktanteilsverlust von rund 15% geschuldet. Eine strukturelle Anpassung der Personalmenge ist daher zwingend notwendig, um Marktanteile zu halten und damit Arbeitsplätze zu sichern.

Es ist im Übrigen falsch, dass seit 2001 keine Einstellungen bei den Bodenverkehrsdiensten der Fraport AG erfolgt wären. Alleine in den letzten fünf Jahren wurden fast 500 Beschäftigte von APS zu den Bodenverkehrsdiensten übernommen.

Zur Krankenquote in diesem Bereich ist zu sagen, dass sie von Januar bis Dezember 2014 zwischen 8,6% und 12,6% schwankte und sich im Jahresdurchschnitt auf 10,3% belief. Damit lag dieser Wert leicht über dem Vorjahr.

Im Übrigen bietet Fraport mit einem bundesweit ausgezeichneten Gesundheitsmanagement eine Vielzahl von Maßnahmen, um Krankenständen und den Belastungen operativer Tätigkeiten entgegenzuwirken. Diese reichen von zielgruppenorientierten Informationsveranstaltungen über Beratungsleistungen bis hin zu physiotherapeutischen Maßnahmen. Desweiteren gibt es belastungsreduzierte Arbeitsplätze, die im Bedarfsfall temporär besetzt werden können.

Die Unterstellung, dass die Fraport-Beschäftigten gegenüber 2009 mehr als 5.000 Euro jährlich weniger im Portemonnaie hätten, ist in jeder Hinsicht falsch.

Richtig ist, dass zur Schaffung wettbewerbsfähigerer Strukturen übertarifliche Leistungen in eine Besitzstandszulage umgewandelt wurden, die sukzessive gegen künftige Tarifierhöhungen verrechnet wurden. Diese Systematik führte lediglich zu einer Begrenzung des Zuwachses im Einkommen. Zu keinem Zeitpunkt kam es zu einer Kürzung des verfügbaren Einkommens im Portemonnaie der Beschäftigten. Insbesondere darf dabei nicht vergessen werden, dass gleichzeitig ein weitreichender Beschäftigungsschutz für alle Beschäftigten bis Ende 2018 – und damit über neun Jahre – garantiert wurde und für denselben Zeitraum Regelungen für eine jährliche betriebliche Erfolgsbeteiligung eingeführt wurden.

Auch die Behauptung, es werde gegen den equal pay Grundsatz verstoßen, ist falsch. Die APS hat einen eigenen Tarifvertrag, der eigene Arbeitsbedingungen enthält. In dieser Konstellation sieht das Arbeitnehmerüberlassungsgesetz die Einhaltung eines equal pay Grundsatzes derzeit überhaupt nicht vor, es kann daher kein Verstoß vorliegen.

Der Vorwurf, die Beschäftigten bei APS hätten gegenüber den Fraport-Kollegen eine deutlich verkürzte Ausbildungszeit, ist ebenfalls unzutreffend. Es gibt keine Unterschiede zwischen der Ausbildung von BVD- und APS-Beschäftigten.

Ferner ist auch die Aussage, Gefährdungsbeurteilungen für die Tätigkeiten der APS seien nicht ausreichend analysiert worden, falsch. Gefährdungsbeurteilungen wurden erstellt und diese werden kontinuierlich überprüft.

Bei der im Wege einer Bundesgarantie für Kapitalanlagen im Ausland (GKA) im Rahmen des Projekts Manila erhaltenen Zahlung handelt es sich um eine vorläufige Entschädigung, insoweit besteht ein Rückzahlungsvorbehalt. Nach der Entschädigungsentscheidung gilt, dass der Entschädigungsbetrag dann an den Bund zurückgezahlt werden muss, wenn sich im Nachhinein herausstellen sollte, dass die Voraussetzungen der Entschädigungszahlung dem Grunde nach oder der Höhe nach nicht gegeben waren. Nach derzeitigem Kenntnisstand liegen die Voraussetzungen für eine Rückzahlung jedoch nicht vor.

Mit Blick auf den angesprochenen Bericht des Spiegels aus dem Jahr 2003 zu Brandschutzmängeln am Flughafen Frankfurt ist festzuhalten, dass unmittelbar Projekte initiiert wurden, um diese abzarbeiten. Diese Maßnahmen wurden sowohl fachlich als auch wirtschaftlich vorausschauend geplant. Sie haben das Unternehmen zu keiner Zeit in wirtschaftliche Bedrängnis gebracht.

Der Vorstand behält sich vor, in der Hauptversammlung am 29. Mai 2015 ausführlicher Stellung zu nehmen.

Frankfurt am Main, im Mai 2015

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide