

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Jahresabschluss

der Einzelgesellschaft nach HGB für 2003



LAGEBERICHT DER FRAPORT AG

1	HIGHLIGHTS
2	GESCHÄFTSSTRATEGIE
2	Kerngeschäft Flughafen Frankfurt Main
2	Wachstumspotenziale
4	Externes Geschäft
5	GESCHÄFTSENTWICKLUNG 2003
5	Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs
6	Entwicklung des Luftverkehrs
6	Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt Main
7	WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN IN DEN STRATEGISCHEN GESCHÄFTSBEREICHEN UND IN DEN BETEILIGUNGEN
7	Verkehrs- und Terminalmanagement
8	Bodenverkehrsdienste
8	Informations- und Kommunikationsdienstleistungen
8	Immobilien und Facility Management
9	Beteiligungen
11	Weiterentwicklung der Organisationsstruktur
12	UMSATZ- UND ERGEBNISENTWICKLUNG
15	INVESTITIONEN
16	KAPITALFLUSSRECHNUNG
18	VERMÖGENS- UND KAPITALSTRUKTUR
18	ABHÄNGIGKEITSBERICHT
19	DIE FRAPORT-AKTIE
19	Kursentwicklung
19	Dividende
20	Investor Relations bei Fraport
21	MITARBEITER UND HUMAN RESOURCES MANAGEMENT
21	Strategische Führungskräfte-Entwicklung
21	Gesundheitsmanagement
22	Umweltschutz und gesellschaftliches Engagement
22	RISIKOMANAGEMENT
22	Risikomanagement-Strukturen
23	Wesentliche Risiken
23	Gesamtwirtschaftliche Risiken
23	Marktrisiken
24	Risiken in Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau
24	Finanzwirtschaftliche Risiken
25	Rechtliche Risiken
26	Sonstige Risiken
26	Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten
27	Gesamtrisikobeurteilung
27	WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG
28	AUSBlick
28	Geschäftsaussichten für 2004
30	Gewinn- und Verlustrechnung
31	Bilanz
32	Entwicklung des Anlagevermögens
34	Anhang
64	Anteilsbesitz
67	Bestätigungsvermerk
68	GLOSSAR
68	Luftverkehrsspezifische Begriffe
69	Betriebswirtschaftliche Begriffe

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Aktionärinnen und Aktionäre,

im Geschäftsjahr 2003 konnte sich die Fraport AG trotz des Irak-Kriegs, der Lungenkrankheit SARS und der Konjunkturschwäche behaupten. Unter diesen schwierigen Rahmenbedingungen erwirtschaftete die Fraport AG einen Jahresüberschuss in Höhe von € 103,0 Mio. Der Vorstand schlägt vor, eine Dividende in Höhe von 44 Cent pro Aktie auszuschütten.

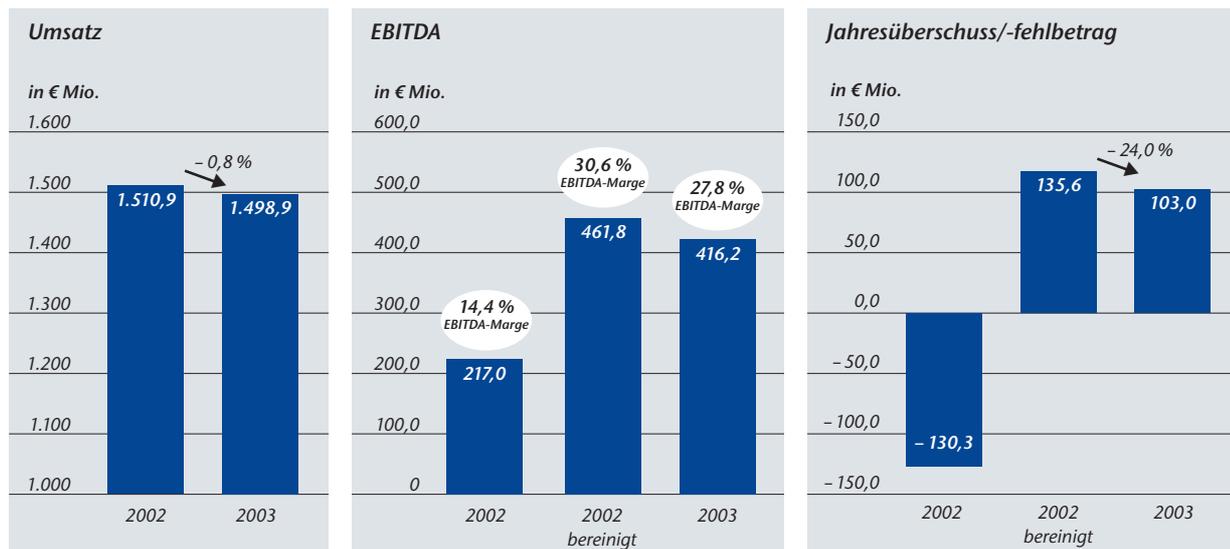
Die wichtigsten Daten zum Geschäftsverlauf 2003 sind:

- Passagierzahlen trotz schwierigen Marktumfelds nahezu auf Vorjahresniveau.*
- Umsatzerlöse mit 0,8 % nur leicht unter dem Niveau des Vorjahres.*
- EBITDA in Höhe von € 416,2 Mio., vor allem beeinflusst durch die im Vorjahresvergleich deutlich um € 31,1 auf € 21,0 Mio. zurückgegangenen Erlöse aus Militärverkehr und vermehrten Fremdpersonaleinsatz.*
- Jahresüberschuss in Höhe von € 103,0 Mio.*
- Dividendenvorschlag von 44 Cent je Aktie.*

Kennzahlenüberblick in € Mio.	2003	2002	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.498,9	1.510,9	- 0,8
EBITDA	416,2	217,0	91,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	202,0	- 80,6	-
Jahresergebnis	103,0	- 130,3	-
Investitionen	210,5	303,6	- 30,7
Operativer Cash flow	400,2	378,0	5,9
Eigenkapital	1.627,9	1.522,3	6,9
Bilanzsumme	3.037,2	3.012,0	0,8
durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter (ohne Auszubildende)	12.443	12.606	- 1,3

Das Ergebnis des Vorjahres ist durch die Vollabschreibung des Manila-Engagements in Höhe von € 325,9 Mio. mit dem laufenden Ergebnis nicht vergleichbar. Wir stellen daher nachfolgend das bereinigte Ergebnis dar:

	2003 in € Mio.	2002 in € Mio. Bereinigt um Manila- Projekt	Veränderungen in %
EBITDA	416,2	461,8	- 9,9
EBIT	216,4	264,8	- 18,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	202,0	245,3	- 17,7
Jahresüberschuss	103,0	135,6	- 24,0



Geschäftsstrategie

Unsere Geschäftsstrategie basiert auf drei Säulen: Konsolidierung des Kerngeschäfts am Flughafen Frankfurt Main, bedarfsgerechter Ausbau des Flughafens und des Retail-Geschäfts und Expansion außerhalb Frankfurts. Dabei fokussieren wir uns sowohl auf wertorientiertes Wachstum als auch auf Renditesteyerung.

Kerngeschäft Flughafen Frankfurt Main

Kerngeschäft der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport AG) ist der Betrieb des Flughafens Frankfurt Main, das wichtigste Luftverkehrsdrehkreuz (Hub) in Kontinental-Europa und Deutschlands größtem Flughafen. Damit wir diese Position am Markt auch zukünftig behaupten können, ist die Weiterentwicklung unserer Hub-Kompetenz ein Grundpfeiler unserer Geschäftsstrategie. Zu den erfolgsentscheidenden Faktoren gehören die größtmögliche Effizienz der Geschäftsprozesse, ein integriertes, kundenorientiertes Dienstleistungsangebot und eine optimale Verknüpfung der Verkehrssysteme Schiene, Straße und Luft, die so genannte Intermodalität.

Wachstumspotenziale

Generalausbauplan

Als wesentlichen Meilenstein im Rahmen der Unternehmensplanung hat der Aufsichtsrat im September 2002 den Generalausbauplan 2000 verabschiedet. Er dient als Planungs- und Steuerungsinstrument und enthält alle wesentlichen planerischen Prämissen, die für die künftige Entwicklung der Flughafen-Anlagen und -Einrich-

tungen relevant sind. Damit werden, ausgehend vom Bestand des Flughafens Frankfurt Main am 31. Dezember 2000 und mit Bezug auf die landesplanerische Beurteilung im Raumordnungsverfahren vom 10. Juni 2002, die Leitlinien für die Entwicklung des Flughafens bis zum Jahr 2015 vorgegeben. Die im Generalausbauplan 2000 festgeschriebene Rahmenplanung basiert auf den aktuellen Erkenntnissen und kann in Abhängigkeit von der Entwicklung des Verkehrsaufkommens, den Ergebnissen der Genehmigungsverfahren und der Ertragskraft der Fraport AG variiert werden.

Flughafen-Ausbau

Der geplante Ausbau umfasst die Erweiterung des Start- und Landebahnsystems um eine Landebahn im Nordwesten des Flughafen-Geländes sowie den Bau neuer Terminalanlagen und notwendiger Infrastruktureinrichtungen, primär im Süden des Flughafen-Areals. Mit dem Flughafen-Ausbau soll eine Kapazität von ca. 660.000 Flugbewegungen im Jahr bzw. 120 Bewegungen in der Stunde erreicht werden.

Wir haben den Antrag auf Planfeststellung der Kapazitätserweiterung am 9. September 2003 bei der Genehmigungsbehörde, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL), zur Vollständigkeitsprüfung eingereicht. Gemäß den Empfehlungen aus dem Mediationsverfahren, an dem Behörden, Kommunen, Bürgerinitiativen und Naturschutzverbände beteiligt waren, haben wir – in Verbindung mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn – ein Nachtflugverbot für geplante Flugbewegungen in der Zeit von 23 bis 5 Uhr beantragt.

In 2003 wurde die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen für besonders lärmbelastete Haushalte im Umfeld des Flughafens entsprechend der Auflage des HMWVL fortgeführt. Das Programm zum Schutz der Nachtruhe umfasst rund 17.500 Wohneinheiten.

Genehmigungsverfahren für die A380-Wartung

Unabhängig vom geplanten Flughafen-Ausbau hat die Fraport AG im Januar 2003 ein weiteres Planfeststellungsverfahren zur luftrechtlichen Zulassung des Baus einer Halle, eines Vorfelds und eines Zurollwegs, die für die Wartung des neuen Großraum-Flugzeugs Airbus A380 notwendig sind, beantragt. Hintergrund ist, dass die Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) – Hauptnutzerin des Frankfurter Flughafens – bereits ab 2007 die ersten Flugzeuge vom Typ A380 in Betrieb nehmen will und beabsichtigt, ihre bis zum Jahr 2015 voraussichtlich fünfzehn Maschinen umfassende Flotte in Frankfurt zu stationieren. Mit dem Antrag auf Planfeststellung der entsprechenden baulichen Maßnahmen trägt die Fraport AG dem Wunsch der Lufthansa nach Planungssicherheit Rechnung.

Retailing

Wachstumspotenzial sehen wir außerdem in unserem Retail-Geschäft. Flughäfen werden mehr und mehr auch zu Marktplätzen: Sowohl Geschäftsreisende als auch Urlauber wollen die Zeit, die sie an einem Airport verbringen, angenehm gestalten können. Sie erwarten attraktive Einkaufsmöglichkeiten mit einer vielfältigen, hochwertigen Produktauswahl, einladende Restaurants, Bars und Cafés. In Frankfurt gehört das Retailing zu unserer Wachstumsstrategie.

Externes Geschäft

Zu unseren Unternehmenszielen gehört auch das wertschaffende Wachstum außerhalb Frankfurts. Kern der Internationalisierungsstrategie ist der Export unserer Management- und Dienstleister-Kompetenz, die wir während des jahrzehntelangen erfolgreichen Betriebs des Flughafens Frankfurt als einem der wichtigsten internationalen Luftverkehrsdrehkreuze entwickelt haben. Die Fraport AG ist grundsätzlich kein Finanzinvestor. Wir streben in erster Linie den Abschluss von Management- und Service-Verträgen – soweit notwendig – mit Kapitalbeteiligungen in begrenztem Umfang an.

WM 2005 – Werte schaffen für morgen

Das konzernweite Wertsteigerungsprojekt WM 2005 – Werte schaffen für morgen – haben wir im Geschäftsjahr 2003 konsequent vorangetrieben. Die zentrale Zielsetzung „Wertsteigerung“ beziehen wir nicht nur auf den Börsenwert, sondern auch auf unsere Kostenstrukturen, unsere Wettbewerbsposition und die Zufriedenheit unserer Kunden: Wir wollen nachhaltig und profitabel wachsen und die Flexibilität, mit der wir auf Marktänderungen reagieren können, erhöhen. Darüber hinaus gehört auch die Fortführung unserer Unternehmensgrundsätze Arbeitsplatzsicherheit und Engagement für die Region in einem sich wandelnden Marktumfeld zu den zentralen Anliegen des Projekts.

Nachdem das Jahr 2002 hauptsächlich der Identifizierung von Potenzialen und der Entwicklung von ergebnisverbessernden Maßnahmen gewidmet war, haben wir uns im Geschäftsjahr 2003 auf die Umsetzung konzentriert. Der Ergebnisbeitrag des Projekts konnte weiterhin gesteigert werden: Insgesamt haben wir in 2003 eine Ergebnisverbesserung von über € 30 Mio. erzielt. Im Rahmen der mittelfristigen Planung gehen wir weiterhin von positiven EBITDA-Effekten im Konzern in Höhe von € 150,0 Mio. aus.

Geschäftsentwicklung 2003

Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs

Das Geschäftsjahr 2003 wurde von den Auswirkungen des Irak-Kriegs und der SARS-Epidemie beeinflusst. Dennoch hat sich das weltweite Wirtschaftswachstum ab dem Frühjahr wieder verstärkt. Davon konnte auch der Luftverkehr profitieren, nachdem das Vorjahr eher enttäuschend verlaufen war.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Nach dem Krisenjahr 2002 zeigte die Weltwirtschaft 2003 wieder Erholungstendenzen: Insgesamt verzeichnete sie ein Wachstum von 2,5 %. Der Anstieg konzentrierte sich zunächst vor allem auf die USA und Asien sowie auf die mittel- und osteuropäischen Reformstaaten.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel im Jahr 2003

Reale Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %	
Deutschland	- 0,1
EU 15	0,9
Mittel- und Osteuropa	3,3
USA	3,0
Japan	2,5
China	8,5
Welt ¹	2,5
Welthandel	4,7

¹ Quelle: United Nations, World Economic Situation and Outlook 2004, Januar 2004; Statistisches Bundesamt, Februar 2004.

In der zweiten Jahreshälfte wurden dann auch in Europa Anzeichen einer Erholung sichtbar. Die Wirtschaftsleistung der EU 15-Staaten nahm insgesamt um 0,9 % zu. Deutschland konnte sich allerdings nicht aus der Stagnation lösen, das BIP blieb in 2003 nahezu unverändert. Die Wende in der Weltkonjunktur sowie erkennbare Anzeichen für eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation in Europa haben aber die Stimmung verbessert.

Entwicklung des Luftverkehrs

In Deutschland steckte die klassische Flug-Pauschalreise wegen reduzierter Reisebudgets im zweiten Jahr in Folge in der Krise. Vom geänderten Konsumverhalten profitierten dagegen erneut die so genannten „Low-Cost/No Frills“-Airlines, die abermals erhebliche Verkehrszuwächse verzeichneten.

Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt Main

	2003	2002	Veränderung in % ¹
Passagiere (Mio.)	48,4	48,5	- 0,2
Cargo (Tsd. t) ²	1.650,6	1.631,5	1,2
Flugzeugbewegungen (Tsd.) ³	458,9	458,4	0,1
Höchststartgewichte (Tsd. t)	25.398,9	24.926,9	1,9
Sitzladefaktor (Prozentanteil)	69,4	69,8	- 0,4 Prozentpunkte

¹ Veränderungsraten basieren auf nicht-gerundeten Zahlen.

² Fracht + Post, ohne Transit.

³ Ohne Militärflüge.

Allen Krisen zum Trotz konnte der Flughafen Frankfurt seine **Passagierzahlen** auf hohem Niveau nahezu halten. Im Jahr 2003 nutzten rund 48,4 Millionen Fluggäste den Airport, ein Minus von 0,2 %. Mehr als die Hälfte der Fluggäste stieg in Frankfurt um. Dies war auch darin begründet, dass sich die Fluggesellschaften in Krisenzeiten auf die wichtigen Drehkreuze konzentrieren. Angesichts dieser nochmaligen Erhöhung des Umsteigeranteils um einen Prozentpunkt im Jahr 2003 auf 54 % wird die Relevanz der Hub-Funktion in Frankfurt besonders deutlich.

Der Inlandsverkehr war vor allem wegen der wirtschaftlichen Verunsicherung der Verbraucher und aufgrund sinkender Budgets bei Geschäftsreisen am stärksten betroffen. Ein weiterer Grund ist die Inbetriebnahme der ICE-Strecke Köln-Rhein/Main.

Im Europaverkehr erwiesen sich die osteuropäischen Staaten als Wachstumsmotor. Die EU-Beitrittsländer legten meist zweistellig zu.

Mit Beginn des dritten Quartals wurde der Interkontinental-Verkehr zum Wachstumsträger und führte dazu, dass das Niveau des Rekordjahres 2000 erreicht wurde. Selbst der Nahost-Verkehr erholte sich sofort nach dem Ende des Irak-Kriegs und wuchs im weiteren Jahresverlauf zweistellig.

Im Zeitraum Januar bis November lag Frankfurt beim Passagieraufkommen auf Platz 2 der europäischen Flughäfen, nach London-Heathrow und vor Paris-Charles de Gaulle. Im internationalen Vergleich belegte der Frankfurter Airport Platz 7.

Im Bereich **Cargo**, der insgesamt um 1,2 % wuchs, waren zwei gegenläufige Entwicklungen festzustellen. Während das Fracht-Aufkommen abermals um 2,2 % auf mehr als 1,5 Mio. t gesteigert wurde, sank die Luftpost-Tonnage überproportional stark. Wie schon in den Vorjahren war auch 2003 die interkontinental beförderte Luftfracht mit einem Plus von 3,2 % Wachstumsträger, vor allem wegen des für Frankfurt bedeutendsten Markts Asien. Dagegen stagnierte die Europafracht (- 0,3 %). Die innerdeutschen Frachttonnagen brachen um ein Viertel ein. Nachdem die Deutsche Post AG im April den Nachtpoststern ausgedünnt hat, ging die in Frankfurt verladene Luftpost um 10,1 % auf knapp 127 Tsd. t. zurück. Hinzu kam als Basiseffekt ein Rückgang der Postmenge im Europaverkehr.

Gegenüber 2002 blieben die **Flugzeugbewegungen** mit 458,9 Tsd. nahezu konstant. Dabei stiegen die Höchststartgewichte um 1,9 % auf 25,4 Mio. t. Diese sind für einen Großteil der Start- und Landeentgelte relevant. Der Sitzladefaktor, also die Sitzplatz-Auslastung der Flugzeuge, sank um 0,4 Prozentpunkte auf 69,4 %.

Wesentliche Entwicklungen in den Strategischen Geschäftsbereichen und in den Beteiligungen

Die Geschäftstätigkeit der Fraport AG wurde bis zum 31. Dezember 2003 in den vier Strategischen Geschäftsbereichen (SGB) Verkehrs- und Terminalmanagement (VTM), Bodenverkehrsdienste (BVD), Immobilien- und Facility-Management (IFM) sowie Informations- und Kommunikationsdienstleistungen (IUK) abgebildet. Ab 1. Januar 2004 wird das Geschäft in drei Strategischen Geschäftsbereichen und einem Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ dargestellt (vgl. Weiterentwicklung der Organisationsstruktur).

Verkehrs- und Terminalmanagement

Der Strategische Geschäftsbereich Verkehrs- und Terminalmanagement umfasst Dienstleistungen rund um den luft- und den landseitigen Flughafen-Betrieb. Zu den „Airside Operations“ zählen die Entwicklung und der Betrieb der Flughafen-Infrastruktur einschließlich der Start- und Landebahnensysteme sowie der Vorfelder. Das Management der Fluggastanlagen sowie aller vom Passagierprozess betroffenen Flächen inklusive des Parkierungsgeschäfts gehört zu den „Landside Operations“, welche um Dienstleistungen in den Bereichen Luftsicherheit und Flughafen-Sicherheit (Safety & Security) ergänzt werden. Darüber hinaus ist VTM für die Entwicklung und Vermarktung von Flächen für Einzelhandel und Gastronomie innerhalb der Terminals verantwortlich.

Flughafen-Entgelte

Die 2002 abgeschlossene Rahmenvereinbarung zwischen der Fraport AG und den Fluggesellschaften über die Entwicklung der Flughafen-Entgelte im Zeitraum 1. Januar 2002 bis 31. Dezember 2006 hat sich im Berichtsjahr bewährt. Eine Besonderheit der Vereinbarung liegt in einer Koppelung der Entgelthöhe an die tatsächliche Entwicklung des Luftverkehrs, wodurch das wirtschaftliche Risiko von den Beteiligten gemeinsam getragen wird. Dementsprechend wird die unterplanmäßige Verkehrsentwicklung 2003 mit einer Entgelterhöhung von rund vier Prozent einschließlich Sonderleistungen und Vorlaufkosten im Jahr 2004 kompensiert. Die Vorlaufkosten stehen im Zusammenhang mit dem Genehmigungsverfahren zum Flughafen-Ausbau.

Intermodalität

Die Fraport AG ist führend bei der Entwicklung intermodaler Verkehrskonzepte, bei denen Luft-, Schienen- und Straßenverkehr vernetzt werden. Intermodale Verkehrsanbindungen generieren im Wettbewerb mit konkurrierenden Flughäfen zusätzliches Verkehrsaufkommen, weil sie das Einzugsgebiet vergrößern. Der schon auf der Strecke Stuttgart – Frankfurt erfolgreiche AIRail Service („Zug zum Flug“) der drei Partner Deutsche Lufthansa AG, Deutsche Bahn AG und Fraport AG wird seit Mai 2003 auch auf der Neubaustrecke Frankfurt/Köln angeboten.

Steigender Bedarf an Sicherheitsdienstleistungen

Die Nachfrage nach luftverkehrsspezifischen Sicherheitsdienstleistungen hat auch im Geschäftsjahr 2003 weiter zugenommen. Anfang Januar 2003 trat eine neue EU-Luftsicherheitsverordnung in Kraft. In diesem Zusammenhang wurde zu Beginn des Geschäftsjahres die lückenlose Reisegepäckkontrolle eingeführt, die die Fraport AG im Auftrag des Bundesinnenministeriums erbringt. Diese Maßnahme sowie die fortgesetzten Sonderkontrollen für Flüge in die USA und für britische Luftverkehrsgesellschaften erforderten rund 750 zusätzliche Sicherheits-

kräfte, die bei der Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH (FIS) tätig sind. Nach den Vorgaben dieser Verordnung ist ab Januar 2004 auch das gesamte Flughafen-Personal vor dem Betreten bestimmter Teile der Sicherheitsbereiche zusätzlichen verschärften Sicherheitskontrollen zu unterziehen. Hierfür werden unserer Erwartung nach weitere 240 zusätzliche Sicherheitskräfte benötigt.

Sanierung der Nordbahn

Start- und Landebahnen sind die Lebensadern eines Flughafens und entsprechend großem Verschleiß ausgesetzt. Die vier Kilometer lange und sechzig Meter breite Nordbahn, auf der jährlich rund 200.000 Flugzeuge starten und landen, war durch die Dauerbeanspruchung stark beeinträchtigt. Seit April 2003 wird sie nun abschnittsweise von Grund auf saniert. Das Investitionsvolumen liegt insgesamt bei € 37,4 Mio.

Bodenverkehrsdienste

Am Flughafen Frankfurt Main ist die Fraport AG nahezu Komplettanbieter von allen Bodenverkehrsdienstleistungen rund um das Flugzeug. Vor dem Hintergrund des schwachen Verkehrsaufkommens setzte sich der Konsolidierungsprozess bei den Airlines fort. Insolvenzen, zunehmender Wettbewerb und wachsender Preis- und damit Kostendruck bei den Fluggesellschaften verschärfen auch die Situation der Zulieferer am Boden. Von der schwierigen Marktsituation in 2003 war dieser Geschäftsbereich, der zudem wegen der Marktöffnung in zunehmendem Wettbewerb steht, besonders betroffen.

Auf diese Herausforderungen reagierte der Bereich BVD mit der Zielsetzung, die hohe Qualität seiner Serviceleistungen bei gleichzeitiger Reduktion von Kosten zu sichern. Zu den Maßnahmen gehörten insbesondere neue Vertriebsstrategien wie die Entwicklung neuer Produktpakete in Anpassung an spezifische Kundenbedürfnisse. Als personalintensivster Fraport-Bereich ist die straffe Steuerung der Personalkosten von zentraler Bedeutung. In diesem Zusammenhang wurde der Personaleinsatz weiter flexibilisiert, um operativen Nachfrageschwankungen im Tages- und im Jahresverlauf personell optimal entsprechen zu können.

Um unsere Kostenstrukturen auch langfristig wettbewerbsfähig zu halten, werden wir weiter nachhaltig an der Optimierung unserer Geschäftsprozesse arbeiten – umfangreiche organisatorische Maßnahmen inbegriffen. Dazu gehört die zum 1. Juli 2004 vorgesehene Ausgliederung unserer Frachtabfertigung in die Tochtergesellschaft Tradeport Frankfurt GmbH.

Informations- und Kommunikationsdienstleistungen

Der Geschäftsbereich plant, entwickelt und betreibt IT-Systeme und -Anwendungen für Flughäfen, die einen reibungslosen Flughafen-Betrieb unter Gewährleistung höchster Sicherheitsstandards ermöglichen.

Gemäß einem Kooperationsvertrag zwischen Lufthansa und der Fraport AG wird der digitale Bündelfunk den analogen Funkverkehr zwischen Mitarbeitern beider Unternehmen auf dem Flughafen-Gelände ablösen. Die Vorbereitungen für die Einführung der neuen Technologie wurden in 2003 abgeschlossen, seit Dezember steht ein flächendeckendes Netz für die Nutzung durch Lufthansa, die Fraport AG und andere Firmen zur Verfügung.

Immobilien- und Facility-Management

Der Strategische Geschäftsbereich Immobilien- und Facility-Management trägt die Gesamtverantwortung für die Immobilie Flughafen Frankfurt. Er steuert die Ansiedlung und Nutzung von Eigen- und Fremdimmobilien am Standort und verantwortet die Planung und Entwicklung der Flughafen-Immobilien. Darüber hinaus betreut der Bereich alle Fraport-eigenen Gebäude, Flächen und Techniksysteme, sichert deren wirtschaftliche Substanz- und

Werterhaltung und garantiert die hohe Verfügbarkeit der für den 24-Stunden-Betrieb des Flughafens notwendigen technischen Anlagen.

In der CargoCity Süd siedelten sich im Geschäftsjahr 2003 weitere international renommierte Unternehmen an. Insgesamt haben jetzt 219 Firmen im Süden des Flughafen-Geländes ihren Sitz. Damit sind die Flächen der CargoCity Süd – die 1996 in Betrieb genommen wurde – fast vollständig vergeben. Ein großer Erfolg, wurde dieser Vermarktungsstand anfänglich erst für das Jahr 2008 erwartet.

Beteiligungen

Die Fraport AG hält rund 50 Beteiligungen im In- und Ausland. Die im Folgenden beschriebenen Flughafen-Beteiligungen, BOT-Projekte (Build, Operate, Transfer), sonstigen Gesellschaften und Kooperationen sind von besonderer strategischer Bedeutung und beeinflussen die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Beteiligungen an Flughäfen sowie BOT-Projekte

Die Fraport AG hält unter anderem Anteile an den Gesellschaften Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (Flughafen Frankfurt-Hahn), Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (Flughafen Hannover-Langenhagen) und Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH (Flughafen Saarbrücken) sowie an den Konzessionsgesellschaften Antalya Airport und Lima Airport Partners (LAP).

Am Flughafen Frankfurt-Hahn halten wir 73,07 % der Anteile. Die Strategie für den noch jungen Standort Frankfurt-Hahn setzt im Passagierverkehr auf das sich entwickelnde Angebot der Low-Cost-Carrier sowie auf wachsendes Charter- und Cargo-Geschäft. Neben dem Hauptkunden, der irischen Fluggesellschaft Ryanair, nutzt nunmehr auch ein zweiter Low-Cost-Carrier, Volare Airlines, die vorteilhaften Rahmenbedingungen. Das Passagierwachstum am Flughafen Frankfurt-Hahn zeigt die ungebremste Nachfrage. Insgesamt wurden 2,4 Mio. Fluggäste gezählt – eine Steigerung um 67,3 % gegenüber dem Vorjahr. Auch die abgefertigte Frachtmenge erhöhte sich deutlich, um 14,1 % auf knapp 159,2 Tsd. t. Bezogen auf das reine Luftfrachtaufkommen ist Frankfurt-Hahn inzwischen der fünftgrößte Flughafen Deutschlands. Der Umsatz erhöhte sich gegenüber 2002 um 51,4 % auf € 22,6 Mio., der Verlust konnte um 10,8 % auf € 17,8 Mio. gegenüber dem Vorjahr reduziert werden.

Die Beteiligung am Flughafen Hannover-Langenhagen wurde aufgrund der Ausübung der Verkaufsoption durch den bisherigen Mitgesellschafter Norddeutsche Landesbank im Juli 2003 gegen Zahlung von € 30,1 Mio. auf 30 % erhöht. Als eine Heimatbasis der Hapag-Lloyd Flug GmbH und seit 2003 auch des Low-Cost-Carriers Hapag-Lloyd-Express GmbH zählt er im Ferienflugverkehr zu den wichtigsten deutschen Flughäfen. Die Zahl der Passagiere stieg 2003 im Vergleich zum Vorjahr um 6,2 % auf 5,0 Mio. Im Geschäftsjahr 2002 wurde bei einem Umsatz von € 117,3 Mio. ein Ergebnis von € – 5,4 Mio. erzielt. Beide Werte lagen unter dem jeweiligen Vorjahresniveau.

Der Flughafen Saarbrücken, an dessen Betreibergesellschaft wir mehrheitlich 51,0 % halten, ist mit fast 0,5 Mio. Passagieren (– 0,7 %) der kleinste Flughafen in unserem Portfolio. Der Flughafen wickelt vor allem Passagierverkehr im Pauschalreisesektor ab und konnte bei einem um 4,1 % gestiegenen Umsatz das Ergebnis von € 43 Tsd. konstant halten.

Der Betrieb des internationalen Terminals im türkischen Antalya verlief im Jahr 2003 trotz äußerer Einflüsse wie den Auswirkungen des Irak-Kriegs und Terroranschlägen erfolgreich. An der Betreibergesellschaft Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi (Antalya) besitzt die Fraport AG 50 % der Gesellschafteranteile und zusätzlich 30 % der Dividendenrechte. Trotz des schwierigen Umfeldes konnte die Zahl der Passagiere mit 9,7 Mio. gegenüber dem Vorjahr nahezu gehalten werden. Der Umsatz sank um 14,3 % auf € 68,3 Mio. und der Jahresüberschuss verringerte sich um 15,1 % auf € 38,2 Mio.

Die Modernisierung und der Ausbau des internationalen Flughafens Jorge Chavez in Lima im Rahmen des Konzessionsvertrages obliegt unserer Beteiligungsgesellschaft Lima Airport Partners S.R.L., an der die Fraport AG eine Beteiligung in Höhe von 42,75 % hält. Die Gesellschaft verfügt über eine 30-jährige Konzession zum Betrieb des Flughafens Jorge Chavez in Lima mit einer Verlängerungsoption über weitere zehn Jahre. Die Investitionen für die erste Ausbauphase bis 2005 wurden durch Abschluss und Auszahlung der ersten Tranche einer Langfristfinanzierung gesichert. Im Zuge des Ausbaus zu einem der modernsten Flughäfen Südamerikas sollen in den kommenden Jahren die Terminalanlagen erweitert werden. Die wachsende Bedeutung dieses Airports wird auch an der im Jahr 2003 um 5,1 % auf 4,5 Mio. gestiegenen Zahl der Fluggäste sichtbar. Besonders stark erhöhte sich die Anzahl der Transit- und Transferpassagiere, für die keine Passagierentgelte erhoben werden. Daher reduzierte sich der Umsatz um 8,7 % auf € 61,6 Mio. Das Jahresergebnis verbesserte sich um 14,9 % auf € 7,0 Mio. aufgrund reduzierter Aufwendungen und positiver Wechselkurseffekte.

Beteiligungen im Bereich Bodenverkehrsdienste

An den Arbeitsgemeinschaften der spanischen Ineuropa Handling U.T.E. (Ineuropa) sind wir mit jeweils 20 % beteiligt. Die Ineuropa ist auf den Flughäfen Alicante, Ibiza, Madrid-Barajas, Palma de Mallorca, Menorca sowie Teneriffa Süd tätig. Kleinere Satellitenstationen werden darüber hinaus auf den Flughäfen Teneriffa Nord, Las Palmas (nur Frachtabfertigung) und Albacete betrieben. Der Umsatz wuchs um 11,7 %. Alle U.T.E.s konnten wie in den Vorjahren positive Geschäftsergebnisse erwirtschaften.

Das Unternehmen Portway-Handling de Portugal, S.A. (Portway-Handling), an dem wir mit 40 % beteiligt sind, ist an den bedeutendsten Airports des Landes – Lissabon, Porto und Faro – tätig. Trotz des schwierigen Marktumfeldes konnte der Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 14,0 % auf € 18,7 Mio. gesteigert werden. Der Jahresfehlbetrag wird mit € 4,5 Mio. ausgewiesen (Vorjahr € – 1,8 Mio.).

Die 100 %-Tochter VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH (VAS) verbessert ihr Angebot auf dem Flughafen der österreichischen Hauptstadt Wien weiter. Neue Kunden und gesteigerte Frequenzen bei bestehenden Kunden haben die Kosten/Erlös-Struktur 2003 gegenüber den Vorjahren verbessert. Der Umsatz stieg um 46,9 % auf € 10,2 Mio. und der Jahresüberschuss auf € 0,2 Mio. (Vorjahr: € – 1,0 Mio.).

Beteiligungen im Bereich Sicherheitsdienstleistungen

Die Fraport AG verstärkte in 2002 ihr Engagement im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen durch den vollständigen Erwerb der Anteile an der ICTS-Gruppe. Die Gesellschaften der ICTS sind mit fast 8.600 Mitarbeitern an 46 Standorten im Wesentlichen in Deutschland, England und Frankreich tätig. Angesichts der zunehmenden Bedeutung der Sicherheitsdienstleistungen hat die Gesellschaft große Wachstumschancen in Europa. Die ICTS ist in den fünf Geschäftsfeldern Aviation Security, Integrated Services, Non-Aviation Security, Terminal Services und Training & Consulting tätig. Der Schwerpunkt liegt dabei im Geschäftsfeld Aviation Security. Starkes Wachstum erwarten wir in der Zukunft im Bereich Integrated Services, wobei eine Verknüpfung von Sicherheitsdienstleistungen, Passagierflüssen und Technologie gemeint ist. Im Jahr 2003 erhöhte sich der Umsatz um 30,3 % auf € 251,3 Mio., der Jahresüberschuss liegt mit € 9,5 Mio. um 78,9 % über dem Vorjahreswert.

Sonstige Beteiligungen und Kooperationen

Gemeinsam mit der niederländischen Schiphol Group hält die Fraport AG über die gemeinsame Tochter Pantares Tradeport Asia Ltd. einen 37,5 %-Anteil an der Projektgesellschaft Tradeport Hong Kong Ltd., die im Besitz einer 25-jährigen Betriebskonzession für das Logistikzentrum ist. Das Zentrum wurde im März 2003 eröffnet und verfügt auf drei Etagen über 30.000 Quadratmeter Büro- und Lagerfläche. Seit Eröffnung wurden mit strategischen Partnern Rahmenvereinbarungen getroffen und der Betrieb mit ersten Kunden, hauptsächlich aus der Halbleiter- und Elektronikindustrie, aufgenommen. Hong Kong bietet eine strategisch günstige Ausgangsposition für die Vermarktung von Logistik-Dienstleistungen im Wachstumsmarkt Asien.

Im Zuge der Kooperation zwischen der Fraport AG und der Shanghai Airport Group wurde im August eine Absichtserklärung unterzeichnet, eine neue Tochtergesellschaft zu gründen, die in den kommenden 20 Jahren Flughafen-Betreiber beraten soll. Weitere Kooperationsmöglichkeiten werden angestrebt und derzeit geprüft.

Nach dem Scheitern des Privatisierungsverfahrens um den Bau des Flughafens Berlin-Brandenburg International ist am 5. Juni 2003 eine Abwicklungsvereinbarung zwischen Bund, Ländern und Konsortialpartnern unterzeichnet worden. Die Fraport AG war mit 7,0 % an dem Konsortium beteiligt. Aus der Ausgleichszahlung der Projektgesellschaft resultieren Beteiligungserträge in Höhe von € 4,8 Mio.

Weiterentwicklung der Organisationsstruktur

Mit Beginn des Jahres 2004 wird bei der Fraport AG eine neue Organisationsstruktur wirksam. Die Geschäftstätigkeit der Fraport AG wird ab 1. Januar 2004 in drei Strategischen Geschäftsbereichen abgebildet: Flug- und Terminalbetrieb (FTB), Bodenverkehrsdienste (BVD) sowie Handels- und Vermietungsmanagement (HVM). Zusätzlich wurde ein Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ (BET) geschaffen, in dem alle das externe Geschäft betreffenden Aufgaben gebündelt werden.

Die organisatorischen Änderungen erfüllen mehrere Zielsetzungen: Zunächst wird mit der Konzentration aller Geschäftsaktivitäten rund um das Retailing sowie die Flächenvermietung und -vermarktung in dem strategischen Geschäftsbereich HVM der zunehmenden Bedeutung des Non-Aviation-Geschäfts Rechnung getragen. Außerdem werden mit der Bündelung gleichartiger Funktionen in einem Strategischen Geschäftsbereich Synergien nutzbar und Geschäftsprozesse können effizienter gesteuert werden. Die bisherigen Strategischen Geschäftsbereiche Immobilien- und Facility-Management sowie Informations- und Kommunikationsdienstleistungen werden künftig zu Servicebereichen, da die Leistungen überwiegend intern genutzt werden.

Darüber hinaus wird mit der Konzentration aller Aufgaben, die im Zusammenhang mit den nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integrierten Beteiligungen stehen, die Verantwortung für das externe Geschäft zentralisiert. Damit wird auch die Steuerbarkeit unseres externen Geschäfts verbessert.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Die Fraport AG bewegte sich im Geschäftsjahr 2003 angesichts des Irak-Kriegs, der Lungenkrankheit SARS und der Konjunkturschwäche erneut in einem schwierigen Marktumfeld. Trotz dieser ungünstigen Rahmenbedingungen erwirtschafteten wir einen Jahresüberschuss in Höhe von € 103,0 Mio. Im Vorjahr wurde noch ein Fehlbetrag von € 130,3 Mio. ausgewiesen. Dies beruhte vor allem auf unserem Engagement auf den Philippinen, das wegen der Unsicherheit über die Werthaltigkeit um € 325,9 Mio. vollständig wertberichtigt wurde.

Die nachfolgenden Analysen werden auf Basis der bereinigten Vorjahreszahlen dargestellt.

Ergebniskennzahlen

	2003 in € Mio.	2002 in € Mio.	2002 in € Mio. bereinigt	Veränderung in % bereinigt
EBITDA	416,2	217,0	461,8	- 9,9
EBIT	216,4	- 61,1	264,8	- 18,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	202,0	- 80,6	245,3	- 17,7
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	103,0	- 130,3	135,6	- 24,0

Das EBITDA wurde vor allem belastet durch geringere Flughafen-Entgelte aus Militärflugverkehr und dem vermehrten Einsatz von Fremdpersonal im margenschwachen Sicherheitsbereich.

Entwicklung Umsatzerlöse

	2003 in € Mio.	in %	2002 in € Mio.	in %	Veränderung in %
Verkehrsentgelte	1.008,0	67,2	1.035,1	68,5	- 2,6
<i>davon</i> Flughafen-Entgelte	450,0	30,0	468,8	31,0	- 4,0
Bodenverkehrsdienstentgelte	393,0	26,2	404,4	26,8	- 2,8
Infrastrukturentgelte	165,0	11,0	161,9	10,7	1,9
Umsatzabgaben	139,0	9,3	140,6	9,3	- 1,1
Mieten	131,3	8,8	137,7	9,1	- 4,6
Sicherheitsleistungen	82,5	5,5	67,3	4,5	22,6
Parkierung	50,1	3,3	48,2	3,2	3,9
Versorgungsleistungen	33,2	2,2	25,3	1,7	31,2
Sonstige Umsatzerlöse	54,8	3,7	56,7	3,7	- 3,4
Umsatzerlöse gesamt	1.498,9	100,0	1.510,9	100,0	- 0,8

Mit einem Umsatzanteil von 67,2 % waren die **Verkehrsentgelte** wieder die wichtigste Erlösquelle. Sie setzen sich aus Flughafen-, Bodenverkehrsdienst- und Infrastrukturentgelten zusammen. Die Erhöhung der Flughafen-Entgelte zum 1. Januar 2003 um durchschnittlich 2 % zuzüglich durchschnittlich 0,5 % für mit den Airlines vereinbarte Sonderleistungen konnten die Mindererlöse nicht vollständig kompensieren. Im Vorjahresvergleich fielen die Erlöse aus Verkehrsentgelten um 2,6 % auf € 1.008,0 Mio. Den stärksten Rückgang um 4,0 % auf € 450,0 Mio. verzeichneten die Flughafen-Entgelte, insbesondere durch die im Vorjahresvergleich deutlich um € 31,1 Mio. auf € 21,0 Mio. zurückgegangenen Erlöse aus Militärverkehr. Die Bodenverkehrsdienstentgelte gingen aufgrund von Marktanteilsverlusten zurück. Die Infrastrukturentgelte lagen mit € 165,0 Mio. um 1,9 % über dem Vorjahr, da die Entgelte für Zentrale BVD-Infrastruktur um 2,9 % angepasst wurden.

Die **Umsatzabgaben** gingen gegenüber dem Vorjahr leicht zurück, um 1,1 % auf € 139,0 Mio. Das Retail-Geschäft beinhaltet neben den Shopping-Erlösen auch Services und Werbung und blieb mit rund € 100 Mio. gegenüber dem Vorjahr nahezu stabil. Den Hauptumsatzanteil von 69,1 % trugen die Umsatzabgaben aus Shopping bei.

Die **Mieten** in Höhe von € 131,3 Mio. sanken um 4,6 % im Wesentlichen wegen der geänderten Zuordnung von Mieten für Kommunikationseinrichtungen, die seit 1. Juli 2002 unter Versorgungsleistungen ausgewiesen werden.

Die nochmals ausgeweiteten Sicherheitsmaßnahmen führten zu einem deutlichen Anstieg der Umsatzerlöse aus **Sicherheitsleistungen** um 22,6 % auf € 82,5 Mio., da seit Anfang 2003 die 100-prozentige Reisegepäckkontrolle eingeführt wurde. Im Einzelnen erbringt die Fraport AG Leistungen für Fluggast-, Gepäck- und Frachtkontrollen auf Grundlage des Luftverkehrsgesetzes im Auftrag des Bundesinnenministeriums.

Im Vorjahresvergleich entwickelten sich die **Parkierungserlöse** positiv. Sie beliefen sich im Jahr 2003 auf € 50,1 Mio. Der Anstieg um 3,9 % ist unter anderem auf Preiserhöhungen bei Dauerparkern am Flughafen Frankfurt sowie auf höhere Umsatzabgaben aus der Parkraumbewirtschaftung am Flughafen Frankfurt-Hahn zurückzuführen.

Der wesentliche Umsatzanteil der **Versorgungsleistungen**, die im Geschäftsjahr um 31,2 % auf € 33,2 Mio. zunahm, resultiert aus der Energie-Vermarktung und der Umgliederung der Erlöse von Kommunikationseinrichtungen.

Die **anderen aktivierten Eigenleistungen** aus Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen von Fraport-Beschäftigten gingen um 2,4 % auf € 16,3 Mio. zurück, vor allem weil die Einführung von SAP R/3 in 2002 erfolgreich abgeschlossen wurde.

Die **Gesamtleistung** in Höhe von € 1.559,9 Mio. verzeichnete ein Minus von 1,0 % gegenüber dem Vorjahr und sank damit etwas stärker als der Umsatz. Ausschlaggebend hierfür waren die gegenüber dem Vorjahr um 6,7 % auf € 44,8 Mio. gesunkenen **sonstigen betrieblichen Erträge**, insbesondere wegen des deutlichen Rückgangs der Fremdwährungskursgewinne um € 7,8 Mio.

Der **Sachaufwand** lag mit € 519,8 Mio. um 10,9 % über dem um die Wertberichtigungen auf Forderungen im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt bereinigten Vorjahreswert. Der Anstieg wurde in erster Linie durch den vermehrten Einsatz von Fremdpersonal für Sicherheitsdienstleistungen verursacht. Infolgedessen nahm der **Materialaufwand** gegenüber 2002 um 16,8 % auf € 310,1 Mio. zu. Der **sonstige betriebliche Aufwand** stieg im Vergleich zu dem bereinigten Vorjahreswert um 3,1 % auf € 209,7 Mio. Erhöhend wirkten Rückstellungsbildungen vor allem im Zusammenhang mit der vorgesehenen Ausgliederung des Frachtbereichs und der Anstieg des Versicherungsaufwands. Dagegen standen vor allem die rückläufigen Aufwendungen für Berater und um € 7,6 Mio. niedrigere Währungskursverluste.

Der **Personalaufwand** stieg gegenüber dem Vorjahr um 2,2 % auf € 648,3 Mio. an. Wesentlich für den Anstieg waren die BAT-Tariferhöhung in Höhe von 2,4 % und höhere Rückstellungen für die zukünftige Inanspruchnahme von Vorruhestands- und Altersteilzeitregelungen. Dem standen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gesunkene Mitarbeiterzahlen und verminderte Rückstellungen für Urlaubsansprüche gegenüber. Die Personalaufwandsquote bezogen auf die Umsatzerlöse stieg von 42,0 % auf 43,3 %.

Positiv entwickelten sich die **Erträge aus Beteiligungen** mit € 42,2 Mio. Sie liegen deutlich über dem Wert des Vorjahres in Höhe von € 9,2 Mio. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Gewinnausschüttung der Beteiligung Antalya für 2002 in Höhe von € 22,7 Mio., die in 2003 erfolgte. Darüber hinaus haben wir eine Ausgleichszahlung von der Projektgesellschaft für die Privatisierung der Berliner Flughäfen in Höhe von € 4,8 Mio. erhalten.

Das **EBITDA** des Geschäftsjahres 2003 in Höhe von € 416,2 Mio. blieb um € 45,6 Mio. oder 9,9 % gegenüber dem bereinigten EBITDA des Vorjahres zurück. Dies ist im Wesentlichen auf die geringeren Militärentgelte, den vermehrten Einsatz von Fremdpersonal im margenschwachen Sicherheitsbereich, der Rückstellungsbildung für die Ausgliederung des Frachtbereichs, dem Anstieg der Personalaufwandsquote und die höheren Versicherungsaufwendungen zurückzuführen. EBITDA-erhöhend wirkten insbesondere die Erträge aus Beteiligungen und geringere Beratungsaufwendungen.

Der Anstieg der **Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen** um 11,0 % auf € 182,2 Mio. resultiert im Wesentlichen aus einer außerplanmäßigen Abschreibung in Höhe von € 20,0 Mio.

Das sonstige Finanzergebnis enthält neben den Erträgen aus Ausleihungen in Höhe von € 2,1 Mio. im Wesentlichen die Aufwendungen aus Verlustübernahmen. Diese sanken im Vorjahresvergleich um 10,8 % auf € 17,8 Mio. Die Verluste sind unserer Tochtergesellschaft Flughafen Frankfurt-Hahn zuzurechnen.

Das **Finanzergebnis** verbesserte sich gegenüber 2002 auf € – 7,6 Mio., im Wesentlichen durch gestiegene Beteiligungserträge und die im Vorjahr durchgeführten außerplanmäßigen Abschreibungen auf unser Manila-Engagement in Höhe von € 81,1 Mio.

Im Jahr 2003 erzielte die Fraport AG ein **EBIT** in Höhe von € 216,4 Mio. Im Vergleich zu dem um die Vollabschreibung Manila bereinigten EBIT des Vorjahres in Höhe von € 264,8 Mio. bedeutet dies einen Rückgang von 18,3 %.

Das **Zinsergebnis** verbesserte sich auf € – 16,6 Mio. gegenüber € – 25,1 Mio. im Vorjahr. Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen gingen aufgrund der Rückzahlung von verzinslichen Verbindlichkeiten um € 4,7 Mio. zurück, während sich gleichzeitig die Zinserträge aufgrund der Anlage der Erlöse aus dem im Vorjahr aufgelösten Spezialfonds in Höhe von € 525 Mio. in kurzfristigen Termingeldern erhöhten.

Im Jahr 2003 weist die Fraport AG ein **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** in Höhe von € 202,0 Mio. aus und lag damit um 17,7 % unter dem bereinigten Ergebnis des Vorjahres.

Nach Abzug der Ertragsteuern in Höhe von € 94,9 Mio. und der sonstigen Steuern von € 4,1 Mio. ergibt sich ein **Jahresüberschuss** in Höhe von € 103,0 Mio. Nach Einstellung eines Betrages in Höhe von € 63,3 Mio. in die anderen Gewinnrücklagen ist der verbleibende Betrag von € 39,7 Mio. zur Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 44 Cent pro Aktie vorgesehen.

Investitionen

Die Gesamtinvestitionen beliefen sich im Berichtsjahr auf € 210,5 Mio. im Vergleich zu € 303,6 Mio. im Vorjahr. Den Steigerungen der Investitionen in Sachanlagen um € 23,4 Mio. stehen deutliche Minderungen bei den immateriellen Vermögensgegenständen (€ – 11,6 Mio.) und Finanzinvestitionen (€ – 104,9 Mio.) gegenüber.

Investitionen in **Sachanlagen** ergaben sich vor allem im Rahmen des Flughafen-Ausbaus in Höhe von € 52,8 Mio. Für die Flughafen-Infrastruktur inklusive der Leistungen für das Planfeststellungs- und Raumordnungsverfahren wurden € 23,5 Mio. investiert. Weiterhin ergaben sich Investitionen in Höhe von € 17,5 Mio. für die zukünftige Erweiterung des Vorfelds auf der Flughafen-Südseite. Auf sonstige Leistungen in Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau entfielen € 11,8 Mio. Darüber hinaus erfolgten Sachanlage-Investitionen in Höhe von € 29,2 Mio. in den Um- und Ausbau sowie die Erweiterung der brandschutztechnischen Ausstattung der Terminalgebäude. Die Modernisierung bestehender Flugbetriebsflächen einschließlich deren Befeuern und Maßnahmen zur Flugsicherung schlug mit € 24,2 Mio. zu Buche, insbesondere für die Sanierung der Start- und Landebahn Nord. Für den Ausbau der Kommunikationsinfrastruktur fielen € 16,8 Mio. an.

Der Rückgang der Investitionen in **immaterielle Vermögensgegenstände** ist im Wesentlichen auf die am 1. Juli 2002 erfolgreich eingeführte Software SAP R/3 zurückzuführen, denen 2003 keine entsprechenden Aktivierungen gegenüberstehen.

Am Flughafen Hannover-Langenhagen wurde aufgrund der Ausübung der vertraglich vereinbarten Verkaufsoption durch die Norddeutsche Landesbank im Juli 2003 zu einem Kaufpreis in Höhe von € 30,1 Mio. unsere Anteilsquote um 10 % erhöht, sodass wir jetzt 30 % der Anteile besitzen. Die notwendige Abschreibung wurde bereits im Vorjahr durch die Bildung einer Drohverlustrückstellung in Höhe von € 18,7 Mio. erfasst. Bei der Portway-Handling de Portugal, S.A. wurde eine Kapitalerhöhung in Höhe von € 1,1 Mio. durchgeführt.

Gesamtinvestitionen

	2003 in € Mio.	2002 in € Mio.	Veränderung in %
Immaterielle Vermögensgegenstände	7,3	18,9	– 61,4
Sachanlagen	167,5	144,1	16,2
Finanzanlagen	35,7	140,6	– 74,6

Das mittel- und langfristige Investitionsprogramm ist weiterhin geprägt von umfangreichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens. Das Gesamtinvestitionsvolumen für den Bau einer neuen Landebahn sowie von Passagierabfertigungs- und weiterer Betriebsanlagen sind inflationsbereinigt mit ca. € 3,4 Mrd. angesetzt. Für Planungsleistungen und Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau fielen in 2003 Gesamtinvestitionen (inkl. Aufwandsanteilen) in Höhe von € 60,5 Mio. an. Seit dem Jahr 2000 wurden insgesamt € 130,9 Mio. in den Flughafen-Ausbau investiert.

Die wirtschaftliche und technische Weiterentwicklung der bestehenden Abfertigungsgebäude einschließlich der Fortführung der brandschutztechnischen Ertüchtigung und der Weiterentwicklung kommerzieller Flächen, sind ein weiterer Schwerpunkt des umfangreichen Investitionsprogramms. Hierfür sind Gesamtinvestitionsmittel in Höhe von ca. € 1,6 Mrd. vorgesehen.

Kapitalflussrechnung

Die **Cash Earnings nach DVFA/SG** beliefen sich 2003 auf € 316,6 Mio. Im Vorjahr wurden die Cash Earnings maßgeblich durch die im Rahmen des Manila-Engagements vorgenommenen Abschreibungen in Höhe von insgesamt € 325,9 Mio. beeinflusst.

Der **Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit** stieg gegenüber dem Vorjahr um 5,9 % auf € 400,2 Mio. Er war geprägt durch Mittelzuflüsse aus dem finanziellen Bereich, insbesondere höheren Beteiligungserträgen.

Der **Cash flow aus Investitionstätigkeit** weist einen Zahlungsmittelabfluss in Höhe von € 324,3 Mio. aus. Wesentliche Zahlungsmittelabflüsse fielen im Rahmen der Investitionstätigkeit in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von € 174,8 Mio. sowie in Finanzanlagen in Höhe von € 39,2 Mio. an. Zahlungen von € 136,5 Mio. im Zusammenhang mit einer Garantieverpflichtung gegenüber einem Bankenkonsortium wurden dem Investitionsbereich zugeordnet, da sie das Manila-Engagement betreffen. Der im vergangenen Jahr ausgewiesene Zahlungsmittelzufluss resultierte im Wesentlichen aus der Veräußerung des Spezialfonds, woraus uns Mittel in Höhe von € 525,0 Mio. zuflossen.

Der **Cash flow aus Finanzierungstätigkeit** zeigt für das Geschäftsjahr 2003 einen Zahlungsmittelabfluss in Höhe von € 67,6 Mio., der sich vor allem aus der Tilgung von Finanzkrediten ergab.

Kapitalflussrechnung

in € Mio.	2003	2002	Veränderung
Jahresüberschuss (i.Vj. Jahresfehlbetrag)	103,0	-130,3	233,3
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	200,0	279,9	-79,9
Zunahme (i.Vj. Abnahme) der langfristigen Rückstellungen	8,5	-2,7	11,2
Sonstige nicht zahlungswirksame sowie ungewöhnliche zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	5,1	197,0	-191,9
Cash Earnings nach DVFA/SG	316,6	343,9	-27,3
Zunahme der mittel- und kurzfristigen Rückstellungen	123,1	33,1	90,0
Netto-Buchgewinne aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-8,1	-1,1	-7,0
Abnahme (i. Vj. Zunahme) des Umlaufvermögens zuzüglich der Rechnungsabgrenzungsposten	24,5	-23,1	47,6
Abnahme (i.Vj. Zunahme) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Finanzierungstätigkeit zugeordnet sind	-55,9	25,2	-81,1
Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit	400,2	378,0	22,2
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens und des Sachanlagevermögens	16,4	1,3	15,1
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen	-174,8	-163,0	-11,8
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	10,3	528,7	-518,4
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-39,2	-109,4	70,2
Auszahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition	-	-18,5	18,5
Auszahlung aufgrund der Garantieverpflichtung für Investitionen in Zusammenhang mit dem Manila-Projekt	-136,5	-	-136,5
Auszahlungen für den Erwerb eigener Anteile (netto)	-0,5	-2,1	1,6
Cash flow aus Investitionstätigkeit	-324,3	237,0	-561,3
Gesellschaftereinlage	2,6	2,5	0,1
Ausschüttung Dividende Vorjahr	-	-36,0	36,0
Veränderung von Termingeldern (Saldo)	-36,8	7,1	-43,9
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten	-31,3	-51,7	20,4
Abnahme langfristiger finanzinduzierter Passiva	-2,1	-2,0	-0,1
Cash flow aus Finanzierungstätigkeit	-67,6	-80,1	12,5
Wechselkursbedingte und sonstige Wertänderungen des Finanzmittelfonds	-	-0,1	0,1
Veränderung des Finanzmittelfonds	8,3	534,8	-526,5
Finanzmittelfond am Anfang der Periode	532,6	-2,2	534,8
Finanzmittelfond am Ende der Periode	540,9	532,6	8,3
Guthaben			
Flüssige Mittel	550,0	537,3	12,7
„Cash Pool“ Konto	0,0	0,4	-0,4
	550,0	537,7	10,0
Verbindlichkeiten			
„Cash Pool“ Verbindlichkeiten	-9,1	-5,1	-4,0
	-9,1	-5,1	-4,0
	540,9	532,6	8,3

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die Bilanzsumme stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2003 um 0,8 % auf € 3.037,2 Mio. Dabei ist die Vermögensstruktur der Fraport AG weiterhin langfristig geprägt. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist mit 72,5 % leicht gesunken (Vorjahr: 74,0 %), da die Abschreibungen die Investitionen leicht überstiegen.

Das Umlaufvermögen nahm dagegen um 7,2 % auf € 798,6 Mio. zu. Dies ist im Wesentlichen auf die ergebnisneutrale Einbuchung von Forderungen gegen Fluggesellschaften in Höhe von € 62,9 Mio. und die entsprechende Erhöhung von Rückstellungen für Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von € 69,5 Mio. zurückzuführen. Aufgrund der Zusage der Luftverkehrsgesellschaften, die Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms zu übernehmen, handelt es sich bei den durchzuführenden Maßnahmen um durchlaufende, ergebnisneutrale Posten.

Die Rückstellungserhöhung um 9,9 % auf € 437,6 Mio. ergibt sich neben der oben genannten Einbuchung der Rückstellungen für Lärmschutzmaßnahmen aus der Zunahme der Steuerrückstellungen. Gegenläufig wirkte sich die Inanspruchnahme der Rückstellung für Garantieverpflichtungen gegenüber Banken wegen des Manila-Projekts in Höhe von € 136,5 Mio. aus.

Die Verbindlichkeiten sind um 12,2 % auf € 892,0 Mio. gesunken. Trotz der Finanzmittelaufnahme im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt im ersten Quartal 2003 konnten durch den positiven operativen Cash flow im Jahresverlauf insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und andere Verbindlichkeiten reduziert werden.

Die Eigenkapitalquote verbesserte sich wegen des positiven Ergebnisses im Berichtszeitraum deutlich von 50,5 % auf 53,6 %. Zum Bilanzstichtag deckte das Eigenkapital 73,9 % des Anlagevermögens (Vorjahr: 68,3 %).

Das so genannte Gearing, also das Verhältnis der Netto-Finanzschulden zum Eigenkapital, verbesserte sich erneut und sank von 18,0 % auf 11,8 %.

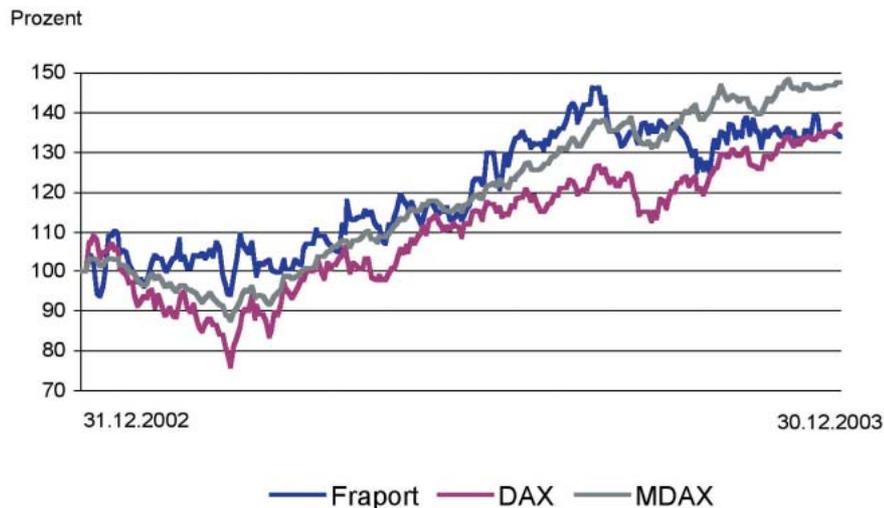
Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Mehrheitsbeteiligung der Bundesrepublik Deutschland (18,3 %), des Landes Hessen (32,0 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (20,5 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern abgeschlossenen Konsortialvertrags ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht. Der Vorstand der Fraport AG hat daher gemäß § 312 AktG einen Abhängigkeitsbericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen erstellt. Der Vorstand der Fraport AG hat am Ende des Berichts folgende Erklärung abgegeben: „Der Vorstand erklärt, dass nach den Umständen, die uns jeweils in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, wir bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten haben. Aus den oben im Abhängigkeitsbericht dargestellten sonstigen Maßnahmen entstand für die Fraport AG kein Nachteil.“

Die Fraport-Aktie

Kursentwicklung

Im Jahresverlauf ließ das Ende des Irak-Kriegs, die Entwarnung der Weltgesundheitsorganisation in Bezug auf die Lungenkrankheit SARS sowie erste Anzeichen für eine Konjunkturerholung das Interesse der Investoren wieder aufleben. Weltweit kehrten die wichtigsten Aktienmärkte nach drei Verlustjahren in Folge zum Wachstumspfad zurück. In Deutschland legten im Jahr 2003 sowohl der DAX (+ 37,1 %) als auch der MDAX (+ 47,8 %) im europäischen Vergleich überdurchschnittlich zu. Die Fraport-Aktie gewann im gleichen Zeitraum 34,1 % an Wert.



Im Berichtszeitraum lag der Höchstkurs am 4. September bei € 24,89, der Tiefststand wurde mit € 15,95 am 8. Januar festgestellt. Am 30. Dezember notierte die Aktie schließlich bei € 22,80. Damit lag die Marktkapitalisierung am Jahresende bei € 2.056,6 Mio., eine Steigerung des Börsenwertes um € 524,9 Mio. seit Jahresbeginn. Durchschnittlich wurden 2003 rund 62.700 Aktien je Börsentag gehandelt.

Dividende

Der Vorstand schlägt vor, eine Dividende in Höhe von 44 Cent pro Aktie auszuschütten.

Kennzahlen zur Fraport-Aktie

		2003	2002
Grundkapital	(in € Mio.)	903,6	902,1
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	(je Aktie, in €)	10,00	10,00
Anzahl Aktien im Umlauf ¹	(in Mio. Stück)	90,2	90,1
Marktkapitalisierung ²	(in € Mio.)	2.057	1.531
Aktienumsatz (durchschnittlicher Tagesumsatz)	(in Stück)	62.697	67.432
Jahresendkurs	(in €)	22,80	17,00
Höchstkurs ³	(in €)	24,89	32,00
Tiefstkurs ⁴	(in €)	15,95	16,54
Ergebnis je Aktie ²	(in €)	1,14	- 1,45
Kurs-Gewinn-Verhältnis ^{2,6}		20,0	-
Dividende je Aktie	(in €)	0,44	-
Dividendensumme	(in € Mio.)	39,7	-
Dividendenrendite ⁶	(in %)	1,9	-

¹ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.

² Bezogen auf die Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.

³ Schlusskurs am 4. September 2003 bzw. 6. März 2002.

⁴ Schlusskurs am 8. Januar 2003 bzw. 27. Dezember 2002.

⁵ Bezogen auf den gewichteten Jahresdurchschnitt im Umlauf befindlicher Aktien.

⁶ Bezogen auf den Jahresendkurs.

Investor Relations bei Fraport

Auch im Berichtsjahr setzte sich der intensive Dialog mit Analysten und institutionellen sowie privaten Investoren fort. Der Vorstand präsentierte das Unternehmen auf der Hauptversammlung, der Bilanzpressekonferenz, in Telefonkonferenzen, Börsenveranstaltungen und auf zahlreichen Roadshows im In- und Ausland. Erstmals lud der Vorstand auch zu einem Investorentag auf den Flughafen Frankfurt ein.

Als erstes Unternehmen in Deutschland hat die Fraport AG einen Quartalsbericht im XBRL-Format zur Verfügung gestellt. XBRL steht für „extensible Business Reporting Language“ und ist eine frei verfügbare elektronische Sprache für die Erstellung, Veröffentlichung und Auswertung von Finanzberichten.

In einer Studie im Auftrag des Wirtschaftsmagazins „Capital“ schnitten die Investor Relations-Seiten der Fraport AG als eine der besten von 50 betrachteten MDax-Unternehmen ab.

Die hohe Akzeptanz der Fraport AG an den Finanzmärkten spiegelt sich auch darin wider, dass nunmehr 26 bedeutende deutsche und internationale Privat- und Investmentbanken Research betreiben und Studien veröffentlichen.

Mitarbeiter und Human Resources Management

Im Jahresdurchschnitt beschäftigte die Fraport AG 12.443 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende). Gegenüber 2002 reduzierte sich die Beschäftigtenzahl um 1,3 %. Dagegen bot die Fraport AG mehr jungen Menschen einen Ausbildungsplatz als im Vorjahr: Ihre Zahl erhöhte sich im Jahresdurchschnitt um sechs auf 286. Hier spiegelt sich die im Rahmen unserer gesellschaftlichen Verantwortung beschlossene Erhöhung der Ausbildungsplätze um 10 % wider. Die Fraport AG verzichtete auch im zweiten Krisenjahr der Luftverkehrsbranche auf betriebsbedingte Kündigungen und meisterte die Nachfrageschwankungen im Konsens mit der Arbeitnehmervertretung durch den Abbau von Zeitguthaben, Urlaub und Überstunden sowie flexiblere Arbeitszeiten.

Strategische Führungskräfte-Entwicklung

Fach- und Führungsnachwuchs für leitende Positionen zu qualifizieren und langfristig an das Unternehmen zu binden, hat für uns strategische Bedeutung. Wir identifizieren potenzielle Kandidaten und entwickeln entsprechende Fortbildungsprogramme zur Geschäftsführung, Business Planung und Controlling.

Als global tätiges Unternehmen benötigen wir Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einer international ausgerichteten Qualifikation. Aus diesem Grund haben wir das internationale Management-Entwicklungsprogramm „KIM“ ins Leben gerufen, das im Berichtsjahr abgeschlossen wurde. Außerdem bieten wir in Kooperation mit der University of Nottingham Business School ausgewählten „High Potentials“ ein Master of Business Administration-Programm an. Kontinuierlich können sich unsere Fach- und Führungskräfte an der Fraport Academy geschäftsnah fortbilden.

Die Supply Management Group, St. Gallen beurteilte die Fraport Academy im Vergleich mit zwanzig anderen Corporate Universities renommierter Unternehmen als führend hinsichtlich Themenwahl, Organisation, Entwicklungsprozess und Transfersicherung.

Gesundheitsmanagement

Wohlbefinden und Gesundheit von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu fördern ist ebenfalls ein Kernelement unserer Personalpolitik. Davon profitieren Arbeitnehmer und Arbeitgeber gleichermaßen: Gesundheit schlägt sich wirtschaftlich in geringeren Fehlzeiten nieder; Mitarbeiter, die sich wohl fühlen, tragen zu einer leistungsorientierten Unternehmenskultur bei. Deshalb bauen wir unser Gesundheitsmanagement kontinuierlich weiter aus.

Umweltschutz und gesellschaftliches Engagement

Umweltschutz ist ein zentraler Grundsatz unserer Unternehmensphilosophie. Unser primäres Ziel ist die Vermeidung oder Verringerung von Umweltbelastungen, wo dies technisch und organisatorisch möglich und wirtschaftlich tragbar ist sowie der schonende Umgang mit Ressourcen.

Unser Umweltmanagementsystem unterliegt einer regelmäßigen staatlichen Kontrolle und ist nach dem Standard der Europäischen Gemeinschaft „EMAS“ (Eco Management and Audit Scheme; EG-Verordnung Nr. 761/2001) sowie der weltweit gültigen Norm ISO 14001 zertifiziert. Essentieller Bestandteil von EMAS ist die Verpflichtung zu einer jährlichen Erklärung über den betrieblichen Umweltschutz und wesentliche Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf die Umwelt.

Sowohl das Umweltmanagement als auch die Umweltberichterstattung der Fraport AG wurden im Jahr 2003 durch das Institut für Markt – Umwelt – Gesellschaft „IMUG“; Hannover, nach den Kriterien des Ethical Investment Research Service „EIRIS“; London, als „außergewöhnlich gut“ bewertet.

Darüber hinaus unterstützt die Fraport AG über einen Umweltfonds Natur- und Umweltschutzmaßnahmen sowie Projekte in den Bereichen Umwelt-Pädagogik und -Forschung. Seit Gründung des Fonds 1997 förderten wir über 250 ökologische Projekte mit einem Betrag von bisher ca. € 15 Mio.

Risikomanagement

Die Fraport AG verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Wir können die Risiken, die mit unserer Geschäftstätigkeit verbunden sind, frühzeitig erkennen, bewerten und steuern.

Primäres Ziel des Risikomanagements ist der kontrollierte Umgang mit Risiken. Dies schafft Handlungsspielräume, die ein Eingehen von Risiken ermöglichen, wenn das Verhältnis der angestrebten Vorteile und der eingegangenen Risiken angemessen erscheint. Im Rahmen des wertorientierten Managements richten wir unsere Investitionsentscheidungen konsequent an diesem Grundsatz aus.

Risikomanagement-Strukturen

Das Risikomanagement ist in die laufenden Geschäftsprozesse integriert. Das Management der Risiken erfolgt dabei durch die jeweils verantwortlichen Unternehmensbereiche. Risiken aus den Beteiligungsunternehmen unterliegen der Überwachung durch die Fraport AG, zum einen durch die Unternehmensbereiche und das Beteiligungscontrolling, zum anderen durch die Vertreter der Fraport AG in den Aufsichtsgremien.

Zentrales Gremium unseres Risikomanagement-Systems ist der aus dem Kreis der leitenden Mitarbeiter der Unternehmensbereiche besetzte Risikomanagement-Ausschuss. Dem Risikomanagement-Ausschuss, der direkt an den Vorstand berichtet, obliegt das Monitoring der Risiken und die Koordination von Maßnahmen aus gesamtunternehmerischer Sicht. Der Risikotransfer durch den Abschluss von Versicherungen wird von unserem Tochterunternehmen Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH (AAV) gesteuert.

Unternehmensweit geltende Grundsätze schreiben eine quartalsweise Erfassung und Berichterstattung der Risikosituation vor. Dieser Turnus wird durch fallweise Berichterstattung bei bedeutenden Veränderungen ergänzt. Hierbei werden Wesentlichkeitsgrenzen vorgegeben. Der Vorstand wird dadurch in die Lage versetzt, seine Verantwortung für das Gesamtunternehmen wahrzunehmen.

Die Funktionsfähigkeit unseres Risikomanagement-Systems wird von unserer Internen Revision geprüft. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse dienen der kontinuierlichen Verbesserung des Risikomanagements.

Wesentliche Risiken

Als wesentlich gelten alle Risiken, die, sofern sie quantifizierbar sind, im Eintrittsfall eine Ergebniswirkung von mindestens € 10,0 Mio. vor Steuern hätten, sowie wesentliche, nicht-quantifizierbare Risiken.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Entscheidend für die Entwicklung des Passagier- und Frachtaufkommens ist die konjunkturelle Lage. Im Jahr 2003 wuchs die Weltwirtschaft um 2,5 %, wobei vor allem das zweite Halbjahr bedeutsam war. Dies bedeutet für uns eine insgesamt stabile Situation ohne nennenswerte Risiken, zumal erkennbare Anzeichen für eine Erholung der wirtschaftlichen Situation in Europa die Stimmung verbessert haben.

In Krisen- und Kriegszeiten sind wir dagegen unmittelbar von Flugstreichungen und Streckenstilllegungen betroffen. Dem Risiko des Nachfragerückgangs können wir nur begrenzt entgegenwirken. Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz kann der Flughafen Frankfurt jedoch davon profitieren, dass die Airlines gerade in Krisenzeiten ihr Geschäft auf die Hubs konzentrieren. In der Vergangenheit haben wir Auswirkungen von Krisen daher in relativ kurzer Zeit ausgleichen können.

Marktrisiken

Die Geschäftsbeziehung mit unserem Hauptkunden Lufthansa und den Partnern der Star Alliance trug in 2003 in erheblichem Umfang zu den erzielten Umsatzerlösen bei. Eine Beeinträchtigung der Geschäftsbeziehung mit der Star Alliance hätte daher wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Fraport AG. Aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung der Lufthansa ist im Zuge des derzeitigen Konsolidierungsprozesses innerhalb der europäischen Luftverkehrsbranche langfristig von einer Stärkung des Hauptkunden der Fraport AG auszugehen.

Die wirtschaftliche Situation einiger Fluggesellschaften ist schwierig. Das hat möglicherweise zur Folge, dass einzelne Fluggesellschaften in einer wirtschaftlichen Krise ihren Flugbetrieb ganz oder teilweise einstellen müssen. Die dann freiwerdenden Slots können jedoch anderen Interessenten zur Verfügung gestellt werden, denen aktuell keine freien Kapazitäten angeboten werden können. Dem Risiko von Forderungsausfällen wird im Rahmen des Möglichen durch aktives Debitorenmanagement Rechnung getragen.

Bereits zum 31. Dezember 2002 berichteten wir über das Risiko einer möglichen Beschränkung der Einnahmemöglichkeiten aus umsatzabhängigen Gestattungsentgelten von den am Frankfurter Flughafen gemäß der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (BADV) tätigen Gesellschaften. Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 16. Oktober 2003 darf ein Flughafen keine Gestattungsentgelte gemäß BADV von einem Bodenabfertiger und anderen Dienstleistern verlangen, die zu dem Entgelt für die Nutzung einzelner Flughafeneinrichtungen hinzukommen. Ein Urteil nach deutschem Recht ist durch das Oberlandesgericht Frankfurt am Main für 2004 zu erwarten. Es besteht das Risiko, dass die Erhebung von Gestattungsentgelten – gegebenenfalls sogar rückwirkend – für unzulässig erklärt wird. Das Urteil des Europäischen Gerichtshofs erlaubt jedoch ein kostenbezogenes Nutzungsentgelt. Wir gehen davon aus, dass wir auch zukünftig Entgelte von den Bodenabfertigungsdienstleistern erheben werden. Sollte das Entgelt unterhalb der derzeitigen Höhe liegen oder eine Entgelterhebung nicht mehr möglich sein, kann es zu deutlichen Umsatzeinbußen kommen.

Risiken in Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau

Mit der Realisierung der angestrebten Kapazitätserweiterung durch den Bau einer weiteren Landebahn und eines dritten Passagierterminals hat der Airport Frankfurt die Chance, seinen Status als internationaler Hub-Flughafen auch in der Zukunft zu halten und weiter auszubauen. Der Flughafen-Ausbau ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Teilnahme der Fraport AG am langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs. Ein Nicht-Ausbau oder deutliche Verzögerungen könnten bedeuten, dass sich die Verkehrsströme absehbar an Frankfurt vorbei entwickeln. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Airlines ihre Flugverbindungen dann teilweise zu anderen Flughäfen verlegen werden, was unsere Drehscheibenfunktion gefährden würde. Insbesondere die Verlagerung von Lufthansa-Flugverbindungen oder Betriebsteilen zu anderen Flughäfen hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen für uns.

Die Ausbaupläne stoßen auf erheblichen Widerstand bei verschiedenen Interessengruppen in der Region. Es ist wegen des Ausbauvorhabens bereits zu Klagen beziehungsweise Klageandrohungen durch solche Gruppen und Kommunen gekommen. Trotz des erfolgreichen Abschlusses des Raumordnungsverfahrens im Sommer 2002 als erster Stufe der notwendigen Verwaltungsverfahren und des Beginns des Planfeststellungsverfahrens im September 2003 ist das Risiko einer bedeutenden Verzögerung oder gar Verhinderung des Ausbaus auf juristischem Wege nicht auszuschließen. In diesem Zusammenhang kann es auch zu finanziellen Mehrbelastungen kommen. Um bei der Bevölkerung und den sonstigen vom Flughafen-Ausbau betroffenen Gruppen einen möglichst breiten Konsens zu erzielen, haben wir uns entschieden, bei der Umsetzung des Ausbauvorhabens die Ergebnisse und Empfehlungen des Mediationsverfahrens zu beachten. Diese sind in dem Zehn-Punkte-Programm der Fraport AG aufgenommen. Das Zehn-Punkte-Programm sieht unter anderem Maßnahmen für passiven Schallschutz an Gebäuden und die Förderung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel wie der Bahn vor.

Sollte die von uns präferierte Variante nicht realisierbar sein, könnte die Werthaltigkeit der bereits getätigten Investitionen wesentlich beeinträchtigt werden.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Eine Absicherung gegen Zins- und Währungsrisiken ergibt sich zunächst durch die Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen. Durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente werden die verbleibenden Risiken fallweise reduziert. Diese werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt. Aktuell sieht die Fraport AG keine nennenswerten Zins- und Währungskursrisiken.

Rechtliche Risiken

Manila-Projekt

Das Engagement in der philippinischen Hauptstadt Manila zum Bau und Betrieb eines Flughafen-Terminals wurde im Jahresabschluss per 31. Dezember 2002 vollständig abgeschrieben. Zu den wesentlichen laufenden Risiken und Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt gehören nachfolgend:

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat die Fraport AG ein Schiedsverfahren bei dem International Center for the Settlement of Investment Disputes (ICSID) gegen die Republik der Philippinen auf Basis des Deutsch-Philippinischen Investitionsschutzabkommens eingeleitet. Im Rahmen dieses Schiedsverfahrens verfolgt Fraport u.a. die Verurteilung der Republik der Philippinen zur Zahlung von Schadensersatz. Der Ausgang und die Dauer des Schiedsverfahrens sind offen. Es besteht das Risiko, dass die Fraport AG die mit der Schiedsklage verfolgten Ziele nicht oder nur zum Teil erreicht.

Der philippinische Supreme Court hat mit Entscheidung vom 21. Januar 2004 sein Urteil vom 5. Mai 2003 zur Nichtigkeit der Konzessionsverträge der Projektgesellschaft PIATCO bestätigt. Die PIATCO hatte Rechtsmittel gegen diese weitere Entscheidung des Supreme Court eingelegt, die am 26. Februar 2004 zurückgewiesen wurden. Zu der im Supreme Court-Verfahren über die Gültigkeit der Konzessionsverträge nicht zur Entscheidung gestellten Entschädigungsfrage führt der Supreme Court aus, dass die philippinische Regierung im Falle einer dauerhaften Übernahme des Terminals durch die Regierung grundsätzlich zur Leistung einer Entschädigung nach Recht und Gesetz verpflichtet ist.

Gegen Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres wurde ein Ermittlungsverfahren des philippinischen National Bureau of Investigation gegen die Fraport AG wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sog. „Anti-Dummy Law“ eingeleitet. Ziel dieses Gesetzes ist die Begrenzung des Einflusses von nicht-philippinischen Personen auf bestimmte Gesellschaften philippinischen Rechts. Die Fraport AG ist der Auffassung, dass ihre Investition auf den Philippinen rechtmäßig erfolgt ist. Bei negativem Ausgang eines gegebenenfalls nachfolgenden Strafverfahrens könnten die Vermögenswerte der Fraport AG auf den Philippinen eingezogen werden und darüber hinaus Geld- und Freiheitsstrafen gegen die betroffenen Personen verhängt werden.

Im Jahr 2002 hat die Fraport AG die PIATCO auf Rückzahlung eines Darlehens in Höhe von US-\$ 28 Mio. verklagt. Daraufhin hat PIATCO eine Widerklage auf Zahlung von PHP 1,57 Mrd. (rd. € 22,5 Mio.) Schadensersatz und Kosten gegen die Fraport AG erhoben. PIATCO und ihre Gesellschafter haben im November 2003 verabredet, ein Moratorium bzgl. beiderseitiger Ansprüche bis zum 31. Januar 2004 zu verlängern, woraufhin die Parteien einvernehmlich am 5. Januar 2004 bei Gericht die Aussetzung des Verfahrens für 90 Tage erwirkt haben. Die Fraport AG beabsichtigt, sich für eine Verlängerung des Moratoriums einzusetzen.

Anfang 2003 haben die Gesellschafter und Direktoren der PIATCO gegen die Stimmen der Fraport AG und der von ihnen gestellten Direktoren der PIATCO beschlossen, eine Schadensersatzklage gegen die Fraport AG sowie deren gestellten Direktoren wegen angeblich gesellschaftswidrigen und -schädigenden Verhaltens vorzubereiten. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück. Darüber hinaus ist strittig, ob diese Beschlüsse rechtmäßig sind.

Daneben sind auf den Philippinen weitere Ermittlungsverfahren gegen gegenwärtige und frühere Organmitglieder und Mitarbeiter der Fraport AG eingeleitet worden, an denen die Fraport AG nicht unmittelbar als Partei bzw. Betroffene beteiligt ist, deren Fortdauer und möglicher Ausgang jedoch Vergleichsverhandlungen mit der philippinischen Regierung erschweren oder vereiteln könnte, bzw. die Rechtmäßigkeit der Investition der Fraport AG auf den Philippinen in Frage stellen könnte und im Verurteilungsfall als Grundlage eines Einziehungsverfahrens betreffender Vermögenswerte der Fraport AG auf den Philippinen dienen könnte. Die Fraport AG geht hinsichtlich der in den betreffenden Verfahren gegen Organmitglieder oder Mitarbeiter der Fraport AG erhobenen Beschuldigungen, soweit hier bekannt, davon aus, dass diese zu Unrecht erhoben werden.

Weitere rechtliche Risiken

In einem Streit zwischen der neuen Eigentümergesellschaft der Teilerbbaurechte des Sheraton-Gebäudes am Frankfurter Flughafen und dem bisherigen Gesellschafter, der die Rechte verkauft hat, könnte die Fraport AG zu Schadensersatz verpflichtet werden. Der damalige Käufer behauptet heute, dass die Teilerbbaurechte aufgrund von versteckten Baumängeln wegen mangelhafter Bauleitung nicht werthaltig waren. Die Gefahr, dass die Fraport AG zu Ersatzleistungen verpflichtet werden könnte, wird von uns als sehr unwahrscheinlich angesehen.

Die DB Station & Service AG erhebt gegenüber der Fraport AG Forderungen aus Vorleistungen für die Überbauung des Fernbahnhofs. Wir halten die Forderungen für nicht berechtigt. Hierzu haben wir mit der DB Station & Service AG ein Schlichtungsverfahren vereinbart. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Fraport AG weitere Zahlungen für die mit dem Bau in Zusammenhang stehenden Kosten leisten muss. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass der Investor durch eine verzögerte Überbauung des Fernbahnhofs die vereinbarten Zahlungen nicht oder erst zu einem späteren Zeitpunkt leistet.

Sonstige Risiken

Unser Geschäftsbetrieb kann durch Ereignisse, wie beispielsweise Unfälle, Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Brände oder technische Störungen, beeinträchtigt werden. Der Versicherungsschutz der Fraport AG deckt die üblicherweise bei Flughafen-Unternehmen vorhandenen Risiken und erstreckt sich auch auf die Mehrheitsbeteiligungen, die in den Fraport-Policen mitversichert sind. Er umfasst insbesondere Schadensereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben. Auch Schadensersatzansprüche Dritter aus Betriebshaftpflichtrisiken der Fraport AG sind gedeckt. Seit Januar 2003 wird das Risiko im Zusammenhang mit Haftpflichtansprüchen Dritter infolge von Krieg und Terror über die private Versicherungswirtschaft bis zu einer Höhe von US-\$ 1 Mrd. gedeckt. Dies gilt auch für die Mehrheitsbeteiligungen der Fraport AG im In- und Ausland, die in der Fraport-Betriebshaftpflicht-Police mitversichert sind.

Bei der IT-Sicherheit sehen wir derzeit keine wesentlichen Risiken.

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

Hinsichtlich einzelner ausländischer Standorte sind allgemeine politische, volkswirtschaftliche und unternehmensspezifische Risiken sowie Marktrisiken erwähnenswert. Dies trifft insbesondere auf die Engagements in Antalya und Lima zu.

Für die Modernisierung und den Ausbau des internationalen Flughafens Jorge Chavez in Lima haben die Gesellschafter der Konzessionsgesellschaft Lima Airport Partners S.R.L. im Rahmen der Finanzierung als Sicherheit Unternehmensgarantien gewährt, wovon sich der Fraport-Anteil auf US-\$ 10,8 Mio. beläuft. Sollten sich die Entwicklungen des Flughafen-Betriebs und der Konzessionsgesellschaft im Finanzierungszeitraum gegenüber der Planung wesentlich verschlechtern, besteht das Risiko, dass die finanzierenden Banken die Fraport AG aus den Unternehmensgarantien in Anspruch nehmen werden.

Die Konzession zum Betrieb des internationalen Terminals in Antalya ist zeitlich bis zum 31. Juli 2007 befristet. Eine Ausschreibung eines zweiten Terminals, das bereits vor 2007 in Konkurrenz neben unserem Terminal zur Bewältigung des zu erwartenden Anstiegs der Passagierzahlen betrieben werden könnte, wurde am 4. November 2003 ausgeschrieben und zwischenzeitlich an ein türkisches Unternehmen vergeben. Sollte das Terminal vor dem Ende der Konzessionslaufzeit in Betrieb gehen, könnte es zu Erlösausfällen in dem von uns mitbetrieblenen Terminal kommen.

Bei der ICTS Europe besteht bei der branchenüblichen Vielzahl von Ausschreibungen im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen grundsätzlich das Risiko, Ausschreibungen zu verlieren und damit Umsatz einzubüßen. Des Weiteren bestehen im Fall von Fehlleistungen die Möglichkeit eines Imageverlusts und die Verpflichtung zum Schadensersatz.

Bei der Tradeport Hong Kong Ltd. und der AirIT Inc. bestehen Anlauftrisiken. In Hong Kong konnten 2003 aufgrund des von der SARS-Krise geprägten Umfelds die erwarteten Erlöse zunächst nicht erreicht werden. AirIT operiert in den USA nach dem 11. September 2001 in einem schwierigen Marktumfeld für Flughafen-bezogene IT-Services.

Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation der Fraport AG hat ergeben, dass der Fortbestand der Gesellschaft unter Substanz- und Liquiditätsgesichtspunkten nicht gefährdet ist und auf absehbare Zeit keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar sind.

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Über die normale Entwicklung der Geschäftstätigkeit hinaus sind keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag hervorzuheben.

Ausblick

Flughafen-Ausbau

Die von uns eingereichten Unterlagen zur Planfeststellung des Flughafen-Ausbaus werden derzeit entsprechend den Erkenntnissen aus der Vollständigkeitsprüfung ergänzt und um zusätzliche Informationen angereichert. Die Störfallkommission beim Bundesumweltminister hat sich in ihrem Votum vom 18. Februar 2004 gegen die Vereinbarkeit der Landebahn Nordwest mit dem Bestand des Werks der Ticona GmbH in Kelsterbach ausgesprochen. Unserer Auffassung nach ist dieses Votum wissenschaftlich und rechtlich nicht haltbar. Wir gehen davon aus, dass es als eine, wenn auch gewichtige, Meinung im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt, aber durch zahlreiche andere Expertisen widerlegt werden wird. Sollten Maßnahmen im Werk der Ticona GmbH erforderlich sein, die ausschließlich durch den Ausbau begründet sind, werden wir diese – nach Möglichkeit einvernehmlich mit der Ticona GmbH – umsetzen. Eine neue Variantendiskussion erscheint uns nicht geboten, die getroffene Variantenentscheidung ist jedoch auf Basis jüngster Erkenntnisse zu konsolidieren.

A380-Wartung

Beim Planfeststellungsverfahren für den – unabhängig von der neuen Landebahn geplanten – Bau der Werft für den Airbus A380 und weitere Flugzeuge der Lufthansa-Flotte läuft seit Mitte Januar 2004 der Erörterungstermin. Mit Abschluss des Verfahrens rechnen wir im ersten Halbjahr 2004. Somit kann die Investition für die Wartungshalle aller Voraussicht nach rechtzeitig zu der für das Jahr 2007 angestrebten Inbetriebnahme des A380 durch die Lufthansa durchgeführt werden. Die Flotte soll in Frankfurt stationiert werden und bis zum Jahr 2015 voraussichtlich fünfzehn Maschinen umfassen.

Geschäftsaussichten für 2004

Unsere Erwartungen für den Umsatz und das Jahresergebnis in 2004 sind positiv. Sie basieren auf einer Verbesserung der makroökonomischen Größen. Unter den Annahmen eines realen Weltwirtschaftswachstums von 3,9 % und eines Anstiegs des realen BIP in Deutschland um 1,0 % gehen wir von einem Anstieg der Passagierzahlen am Standort Frankfurt um 3,5 % auf rund 50 Mio. aus.

Die prognostizierte Passagierentwicklung, die Erhöhung der Flughafenentgelte zum 1. Januar 2004 und die erwarteten Mehrerlöse aus Sicherheitsdienstleistungen wirken umsatzsteigernd. Dagegen rechnen wir vor allem mit Umsatzrückgängen bei den Erlösen aus Militärflugverkehr, den Bodenverkehrsdienstentgelten aufgrund von Marktanteilsverlusten und den umsatzabhängigen Gestattungsentgelten. Auch die zur Jahresmitte geplante Ausgliederung des Luftfrachtgeschäfts in eine Tochtergesellschaft wird dazu beitragen, dass die positive Verkehrsentwicklung sich nicht in vollem Umfang in dem erwarteten Umsatzzanstieg widerspiegelt, sondern teilweise durch gegenläufige Effekte ausgeglichen wird.

EBITDA und Jahresüberschuss sehen wir für 2004 über den vergleichbaren Vorjahresergebnissen. Gründe hierfür sollten die im Jahresdurchschnitt geringeren Mitarbeiterzahlen und die kostensenkenden Maßnahmen aus WM 2005 sein. Ergebnisbelastend könnten sich zusätzliche Kosten für die Intensivierung der Sicherheitskontrollen auf dem Flughafen-Gelände gemäß der EU-Luftsicherheitsverordnung auswirken.

Soweit es sich nicht um historische Feststellungen, sondern um zukunftsbezogene Aussagen handelt, basieren diese Aussagen auf einer Reihe von Annahmen über zukünftige Ereignisse und unterliegen einer Reihe von Unwägbarkeiten und anderen Faktoren, von denen viele außerhalb der Einflussmöglichkeiten der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide liegen und die dazu führen könnten, dass die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den Aussagen abweichen. Zu diesen Faktoren gehören nicht ausschließlich, aber unter anderem, die Wettbewerbskräfte in liberalisierten Märkten, regulatorische Änderungen, der Erfolg der Geschäftstätigkeit sowie wesentlich ungünstigere wirtschaftliche Rahmenbedingungen auf den Märkten, auf denen die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide und ihre Beteiligungsunternehmen tätig sind. Der Leser wird darauf hingewiesen, diesen zukunftsbezogenen Aussagen keine unangemessen hohe Zuverlässigkeit beizumessen.

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide
Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2003

in € Mio.	Anhang	2003	2002
Umsatzerlöse	(5)	1.498,9	1.510,9
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	(6)	- 0,1	- 0,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	(7)	16,3	16,7
Sonstige betriebliche Erträge	(8)	44,8	48,0
Gesamtleistung		1.559,9	1.575,5
Materialaufwand	(9)	- 310,1	- 265,4
Personalaufwand	(10)	- 648,3	- 634,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(11)	- 182,2	- 164,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	- 209,7	- 448,2
Betriebliches Ergebnis		209,6	63,6
Erträge aus Beteiligungen	(13)	42,2	9,2
Zinsergebnis	(14)	- 16,6	- 25,1
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(15)	- 17,6	- 114,0
Sonstiges Finanzergebnis	(16)	- 15,6	- 14,3
Finanzergebnis		- 7,6	- 144,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		202,0	- 80,6
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(17)	- 94,9	- 45,0
Sonstige Steuern	(18)	- 4,1	- 4,7
Jahresüberschuss (im Vorjahr Jahresfehlbetrag)	(19)	103,0	- 130,3
EBITDA		416,2	217,0
EBIT		216,4	- 61,1

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide
Bilanz zum 31. Dezember 2003

Aktiva in € Mio.	Anhang	Stand 31.12.2003	Stand 31.12.2002
A. Anlagevermögen		2.202,7	2.229,9
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(20)	38,8	37,6
II. Sachanlagen	(21)	1.834,0	1.848,9
III. Finanzanlagen	(22)	329,9	343,4
B. Umlaufvermögen		798,6	745,2
I. Vorräte	(23)	7,9	8,4
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(24)	127,7	143,1
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(25)	110,1	54,0
IV. Wertpapiere	(26)	2,9	2,4
V. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(27)	550,0	537,3
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(28)	35,9	36,9
		3.037,2	3.012,0

Passiva in € Mio.	Anhang	Stand 31.12.2003	Stand 31.12.2002
A. Eigenkapital	(29)	1.627,9	1.522,3
I. Gezeichnetes Kapital		903,6	902,1
Bedingtes Kapital € 13,9 Mio.			
II. Kapitalrücklage		559,5	558,4
III. Gewinnrücklagen		125,1	61,8
IV. Bilanzgewinn		39,7	0,0
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(30)	10,3	10,7
C. Sonderposten mit Rücklageanteil	(31)	8,4	0,0
D. Rückstellungen	(32)	437,6	398,3
E. Verbindlichkeiten		892,0	1.015,7
I. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(33)	742,2	810,6
II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	64,7	76,6
III. Andere Verbindlichkeiten	(35)	85,1	128,5
F. Rechnungsabgrenzungsposten	(36)	61,0	65,0
		3.037,2	3.012,0

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide
Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2003

in € Mio.	BRUTTOWERTE				Stand am 31.12.2003	Stand am 1.1.2003
	Stand am 1.1.2003	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen		
Immaterielle Vermögensgegenstände						
Software	81,3	7,3	3,8	2,1	86,9	43,7
	81,3	7,3	3,8	2,1	86,9	43,7
Sachanlagen						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	3.077,0	22,3	9,0	1,9	3.092,2	1.581,7
Technische Anlagen und Maschinen	1.524,2	39,1	36,9	5,7	1.532,1	1.331,1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	280,6	16,2	17,7	0,6	279,7	236,6
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	116,5	89,9	2,9	-10,3	193,2	0,0
	4.998,3	167,5	66,5	-2,1	5.097,2	3.149,4
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	201,4	0,9	1,1	5,8	207,0	18,1
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	18,6	1,7	1,3	-7,3	11,7	7,4
Beteiligungen	266,6	31,6	7,8	0,0	290,4	146,4
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	77,4	1,2	1,8	0,0	76,8	63,8
Sonstige Ausleihungen	16,6	0,3	2,4	0,0	14,5	1,5
	580,6	35,7	14,4	-1,5	600,4	237,2
Gesamt	5.660,2	210,5	84,7	-1,5	5.784,5	3.430,3

BRUTTOWERTE					NETTOWERTE		
Wertberichtigungen							
Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zu- schreibungen	Stand am 31.12.2003	Stand am 31.12.2003	Stand am 31.12.2002	
8,0	3,6	0,0	0,0	48,1	38,8	37,6	
8,0	3,6	0,0	0,0	48,1	38,8	37,6	
106,3	4,1	0,0	2,5	1.681,4	1.410,8	1.495,3	
49,0	36,2	0,0	0,0	1.343,9	188,2	193,1	
18,9	17,6	0,0	0,0	237,9	41,8	44,0	
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	193,2	116,5	
174,2	57,9	0,0	2,5	3.263,2	1.834,0	1.848,9	
2,6	0,8	0,0	0,0	19,9	187,1	183,3	
0,6	0,6	-1,0	0,0	6,4	5,3	11,2	
33,7	2,9	0,0	0,1	177,1	113,3	120,2	
2,7	0,4	0,0	0,3	65,8	11,0	13,6	
0,0	0,0	0,0	0,2	1,3	13,2	15,1	
39,6	4,7	-1,0	0,6	270,5	329,9	343,4	
221,8	66,2	-1,0	3,1	3.581,8	2.202,7	2.229,9	

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Anhang zum Jahresabschluss 2003

(1) ALLGEMEINE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZUM JAHRESABSCHLUSS

(1) Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2003 ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird das Gesamtkostenverfahren angewandt.

(2) Bilanzstichtag, Anteilsbesitz und wesentliche Ereignisse

Der Abschlussstichtag der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport AG) ist der 31. Dezember 2003.

Die Angaben gemäß § 285 Nr. 11 und Nr. 11a HGB (Anteilsbesitz) werden in einer Anlage zum Anhang dargestellt.

Wesentliche Beteiligungsveränderungen und Unternehmensgründungen

Am Flughafen Hannover-Langenhagen wurde aufgrund der Ausübung der vertraglich vereinbarten Verkaufsoption durch die Norddeutsche Landesbank unsere Anteilsquote um 10 % erhöht, sodass wir jetzt 30 % der Anteile besitzen. Der Kaufpreis für die im Juli 2003 erworbenen Anteile betrug € 30,1 Mio. Die notwendige Abschreibung wurde bereits im Vorjahr durch die Bildung einer Drohverlustrückstellung in Höhe von € 18,7 Mio. erfasst (s. Tz. 15 und 22).

Ergebnis des Berichtsjahres im Vergleich mit dem um die Vollabschreibung des Manila-Projektes bereinigten Ergebnis 2002

Das EBIT des Vorjahres ist durch die Vollabschreibung des Manila-Engagements in Höhe von € 325,9 Mio. mit dem laufenden Ergebnis nicht vergleichbar. Wir stellen daher nachfolgend das bereinigte Ergebnis dar:

in € Mio.	2003	2002	Veränderung in %	2002 bereinigt	Veränderung in %
Sonstiger betrieblicher Aufwand	- 209,7	- 448,2	- 53,2	- 203,4	3,1
EBITDA	416,2	217,0	91,8	461,8	- 9,9
Abschreibungen auf Finanzanlagen	- 17,6	- 114,0	- 84,6	- 32,9	- 46,5
EBIT	216,4	- 61,1	-	264,8	- 18,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	202,0	- 80,6	-	245,3	- 17,7
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	103,0	- 130,3	-	135,6	- 24,0

Weitere Erläuterungen hierzu befinden sich im Kapitel Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Lageberichts.

(3) Währungsumrechnung

Aktiv- und Passivposten in Fremdwährung werden zum Kurs am Tage des Geschäftsvorfalles oder mit dem niedrigeren beziehungsweise bei Verbindlichkeiten mit dem höheren Stichtagskurs angesetzt.

Sind die Gründe für die Abschreibung bzw. bei den Verbindlichkeiten für die Zuschreibung entfallen, wird eine Wertkorrektur maximal bis zu den Anschaffungskosten vorgenommen.

(4) Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Im Folgenden werden die im Jahresabschluss der Fraport AG angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt. Weitere Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung und der Bilanz der Fraport AG sowie entsprechende Zahlenangaben ergeben sich aus Tz. 5 ff.

Die bisher angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden grundsätzlich beibehalten.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich nutzungsbedingter planmäßiger und gegebenenfalls außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet.

Der Umfang der Anschaffungskosten entspricht § 255 Abs. 1 HGB. Die Herstellungskosten gemäß § 255 Abs. 2 HGB enthalten Einzelkosten für Material und Fertigung sowie angemessene Gemeinkosten.

Die Abschreibungen werden linear bzw. degressiv vorgenommen. Basis ist der in 1995 mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) abgestimmte und seitdem von der Fraport AG weiterentwickelte Abschreibungsplan. Von der Vereinfachungsregel gemäß Richtlinie 44 Abs. 2 Satz 3 EStR wird Gebrauch gemacht.

Geringwertige Anlagegüter mit einem Einzelanschaffungswert bis zu € 410 werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und gleichzeitig als Abgang erfasst. Geringwertige Anlagegüter von € 410 bis € 1.600 werden ebenfalls im Zugangsjahr voll abgeschrieben, die Abgangsbuchung erfolgt dagegen nach fünf Jahren.

Erhaltene Investitionszuschüsse werden als Sonderposten passiviert und über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer der Anlagegegenstände rätierlich und ertragswirksam aufgelöst. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Investitionszuschüsse von Mietern für eine über den üblichen Standard hinausgehende Ausstattung von Gebäuden. Die Investitionen sind im Anlagevermögen bilanziert.

Im Falle von Veräußerungsgewinnen bei Grundstücksverkäufen wird von den steuerlichen Wahlrechten gemäß § 6b EStG Gebrauch gemacht.

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind grundsätzlich mit den Anschaffungskosten bewertet. Soweit erforderlich werden Abschreibungen vorgenommen. Bei den Abschreibungen handelt es sich um planmäßige Abschreibungen auf Anteile an Beteiligungsunternehmen aufgrund der befristeten Projektlaufzeit sowie außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile und Ausleihungen an Beteiligungsunternehmen, bei denen die geplanten Ergebnisse erheblich von den Ergebnissen abweichen, die bei Erwerb der Beteiligung zugrunde gelegt wurden. Weiterhin erfolgt eine Abzinsung zinsloser langfristiger Darlehen. Die als sonstige Ausleihungen ausgewiesenen Wohnungsbau-darlehen sind, soweit ein Zinssatz unter 5,5 % p. a. vereinbart ist, zum Barwert bilanziert. Zuschreibungen für in Vorjahren erfolgte Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der ursprüngliche Abschreibungsgrund entfallen ist.

Vorräte

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Anschaffungskosten für die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu durchschnittlichen Einstandskosten ermittelt. Die Herstellungskosten für unfertige Leistungen enthalten die dafür in Rechnung gestellten Kosten der Dritteleistungen sowie Einzelkosten und steuerlich aktivierungspflichtige Gemeinkosten für Eigenleistungen.

Falls erforderlich werden Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert gemäß § 253 Abs. 3 Satz 2 HGB vorgenommen. Bestandsrisiken aus überhöhter Lagerdauer werden durch Abwertungen berücksichtigt. Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen bis zu den Anschaffungs- und Herstellungskosten vorgenommen.

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und flüssige Mittel

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände sowie flüssige Mittel sind zum Nennbetrag oder dem niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert. Für die Bewertung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden festgelegte Abwertungssätze anhand von Erfahrungswerten der Vergangenheit im Rahmen einer Altersstruktur-Analyse angewendet. Erkennbare Einzelrisiken sind durch Wertberichtigungen erfasst. Weitere pauschale Wertberichtigungen wurden nicht mehr vorgenommen.

Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die eigenen Anteile werden zu Anschaffungskosten beziehungsweise zu dem niedrigeren beizulegenden Wert bewertet.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen sind nach den Regeln gemäß International Financial Reporting Standards, IFRS (hier IAS 19), unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 5,5 % p. a. (Vorjahr 6,0 %) ermittelt worden. Den Berechnungen liegt ein vom Aufsichtsrat grundsätzlich individuell festgelegter Inflationsausgleich zugrunde. Dieser ist momentan auf 2 % für die aktiven Vorstandsmitglieder festgelegt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach dem Gesetz über die Anpassung von Dienst- und Versorgungsbezügen in Bund und Ländern 2003/2004 (BBVAnpG).

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen werden für noch nicht veranlagte Körperschaft-, Gewerbe- und Grundsteuer, ausländische Steuern sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet. Bei der Ermittlung der Steuerrückstellungen wird eine Steuerminderung in dem Jahr, für welches die Ausschüttung erfolgen soll, grundsätzlich bereits berücksichtigt. Aufgrund des bestehenden Moratoriums können jedoch bis 2005 keine körperschaftsteuerlichen Minderungsguthaben durch Ausschüttung geltend gemacht werden.

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen umfassen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen. Diese sind mit dem Betrag angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung zur Abdeckung erkennbarer Risiken und ungewisser Verpflichtungen erforderlich ist. Den Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumsszuwendungen liegen versicherungsmathematische Gutachten zugrunde.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Rückzahlungsbetrag passiviert.

Derivative Finanzinstrumente

Wir setzen derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken ein. Soweit Zahlungen geleistet bzw. empfangen wurden, werden die Sicherungsgeschäfte als sonstige Vermögensgegenstände bzw. sonstige Verbindlichkeiten bilanziert. Wertänderungen werden erfolgswirksam erfasst. Soweit möglich werden Bewertungseinheiten gebildet, d. h. Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft gemeinsam bewertet.

Ausweis von periodenfremden Erträgen und Aufwendungen

Stornierungen von Erlösen, anderen Erträgen und Aufwendungen, die das Vorjahr betreffen, werden in dem ursprünglichen Posten verrechnet.

(II) ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUST- RECHNUNG UND BILANZ

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(5) Umsatzerlöse

in € Mio.	2003	2002
Verkaufsentgelte	1.008,0	1.035,1
Umsatzabgaben	139,0	140,6
Mieten	131,3	137,7
Sicherheitsleistungen	82,5	67,3
Parkierung	50,1	48,2
Versorgungsleistungen	33,2	25,3
Sonstige Umsatzerlöse	54,8	56,7
	1.498,9	1.510,9

Die Verkehrsentgelte setzen sich wie folgt zusammen:

Verkehrsentgelte

in € Mio.	2003	2002
Flughafenentgelte	450,0	468,8
davon Passagierentgelte	283,7	275,6
davon Lande- und Startentgelte	120,6	150,3
davon Abstellentgelte	45,7	39,7
davon Entgelte zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschlag)	0,0	3,2
Bodenverkehrsdienstentgelte	393,0	404,4
Infrastrukturentgelte	165,0	161,9
	1.008,0	1.035,1

Im Vorjahr wurden erstmals, auf Basis der neuen Entgeltordnung, Lärmzuschläge in Höhe von € 3,2 Mio. zur Finanzierung der von der Fraport AG durchzuführenden passiven Schallschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit dem aufgelegten Zehn-Punkte-Programm erhoben. Rückstellungen wurden im Vorjahr nicht gebildet, da die im Rahmen des passiven Schallschutzprogramms durchzuführenden Maßnahmen in etwa zeitgleich in den Flughafen-Entgelten weiterbelastet wurden.

Im laufenden Geschäftsjahr fallen die vereinnahmten Lärmzuschläge und die für die Lärmschutzmaßnahmen angefallenen Aufwendungen nicht mehr periodengleich an. Entsprechend dem neuen Sachverhalt wurde die Bilanzierung im Berichtsjahr angepasst.

Aufgrund der Zusage der Luftverkehrsgesellschaften, die Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms zu übernehmen, handelt es sich bei den durchzuführenden Maßnahmen grundsätzlich um durchlaufende Posten, die das Ergebnis der Fraport AG nicht beeinflussen. In der Bilanz der Fraport AG werden hierfür entsprechende Forderungen und Rückstellungen eingestellt.

Auf Basis einer aktuellen Kostenschätzung des Gesamtprogramms wurden zunächst Forderungen gegenüber Luftverkehrsgesellschaften in Höhe von € 76,0 Mio. eingestellt. Bis zum 30. Juni 2003 wurden Entgelte in Höhe von € 13,1 Mio. vereinnahmt (davon im Vorjahr € 3,2 Mio.), die die zunächst eingestellten Forderungen verminderten, sodass zum Bilanzstichtag 2003 Forderungen in Höhe von € 62,9 Mio. ausgewiesen werden.

Für die Aufwendungen, die durch das passive Schallschutzprogramm entstehen werden, wurde im Berichtsjahr zunächst eine Rückstellung in Höhe von € 76,0 Mio. gebildet. Bis Ende des Berichtsjahres betragen die hierfür verbrauchten Mittel € 6,5 Mio., sodass der Rückstellungsbestand am Jahresende 2003 € 69,5 Mio. beträgt.

Für den Fall, dass bis Ende 2006 die von der Fraport AG vereinnahmten Entgelte nicht vollständig durch Ausgaben für passive Schallschutzmaßnahmen verbraucht sind, ist der verbleibende Betrag verzinst an die Luftverkehrsgesellschaften zurückzuerstatten. Über- bzw. Unterdeckungen werden jeweils zum 31. Dezember festgestellt. Für die Verzinsung des im Berichtsjahr ermittelten Unterschiedsbetrages wurde entsprechend eine Rückstellung gebildet.

Zwischen der Fraport AG und den Luftverkehrsgesellschaften wurde am 9. Oktober 2003 eine vorübergehende Aussetzung der Entgelte für den Zeitraum vom 1. Juli 2003 bis 31. Dezember 2003 vereinbart.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse wird im Kapitel „Umsatz- und Ergebnisentwicklung“ des Lageberichts erläutert.

(6) Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen

in € Mio.	2003	2002
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	- 0,1	- 0,1

(7) Andere aktivierte Eigenleistungen

in € Mio.	2003	2002
Andere aktivierte Eigenleistungen	16,3	16,7

Die anderen aktivierten Eigenleistungen setzen sich aus Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen von Fraport-Mitarbeitern sowie sonstigen Werkleistungen zusammen. Im Wesentlichen fielen die aktivierten Eigenleistungen im Rahmen des Ausbauprogramms, dem Ausbau der Flughafeninfrastruktur, der Erneuerung der Start- und Landebahn Nord, der Modernisierung der Abfertigungsgebäude sowie deren brandschutztechnischen Ertüchtigung und der Optimierung des Flugbetriebs an.

(8) Sonstige betriebliche Erträge

in € Mio.	2003	2002
Währungsgewinne	14,0	21,8
(davon realisiert)	(13,9)	(21,8)
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	10,2	1,2
Zuschreibungen	3,6	0,0
Auflösungen von Rückstellungen	6,6	10,9
Auflösung von Einzel-/Pauschalwertberichtigungen	1,0	4,0
Übrige Erträge (periodenfremd)	0,7	0,0
Sonstige	8,7	10,1
	44,8	48,0

Die Währungsgewinne sind überwiegend durch eine Garantie-Zahlung an ein Bankenkonsortium im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement sowie aus Tilgungszahlungen aus der Langfristfinanzierung für unsere Beteiligung in Antalya entstanden.

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen resultieren im Wesentlichen aus dem Verkauf eines für den künftigen Betrieb nicht mehr erforderlichen Grundstücks (€ 8,4 Mio.). Der Buchgewinn wurde im Berichtsjahr gem. § 6b EStG den Rücklagen zugeführt (s. Tz. 12 und 31).

Die Zuschreibungen resultieren im Wesentlichen in Höhe von € 2,5 Mio. aus der Rücknahme einer in 1998 vorgenommenen außerplanmäßigen Abschreibung auf ein Frachtgebäude, da der Grund hierfür entfallen ist.

Die Auflösungen von Rückstellungen im Jahr 2003 betreffen überwiegend kurzfristige Rückstellungen, wie Rabatte, Rückerstattungen und Rückstellungen aus dem Personalbereich.

(9) Materialaufwand

in € Mio.	2003	2002
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	- 44,7	- 44,0
Aufwendungen für bezogene Leistungen		
- Instandhaltung	- 48,2	- 62,4
- Versorgungsleistungen	- 67,9	- 61,0
- Sonstige Fremdleistungen	- 149,3	- 98,0
	- 310,1	- 265,4

Die Steigerung des Materialaufwands resultiert im Wesentlichen aus der Zunahme der sonstigen Fremdleistungen. Maßgeblich für diese Zunahme war der erhöhte Einsatz von Fremdpersonal zur Durchführung der zum 1. Januar 2003 eingeführten 100-prozentigen Reisegepäckkontrolle.

Des Weiteren sind ab dem Geschäftsjahr 2003 Leistungen der NICE Aircraft Services & Support GmbH für die Flugzeugenteisung (€ 5,3 Mio.), die an die Airlines weiterberechnet werden, im Posten sonstige Fremdleistungen abgebildet. Im Geschäftsjahr 2002 wurden diese Leistungen im sonstigen betrieblichen Aufwand gebucht.

Die Veränderung des Aufwands für Instandhaltung ergibt sich insbesondere aus einer im Rahmen der SAP R/3-Einführung angepassten Zuordnung von Fremdleistungen, die im Zusammenhang mit Instandhaltungen durchgeführt werden. Diese Aufwendungen werden nicht mehr in dem Posten Instandhaltung, sondern in den sonstigen Fremdleistungen gezeigt.

Die Aufwendungen für Versorgungsleistungen liegen in Folge höherer Bezugskosten für Energie und Fernwärme über dem Vorjahreswert.

(10) Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in € Mio.	2003	2002
Löhne und Gehälter	- 520,1	- 510,8
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	- 128,2	- 123,4
(davon für Altersversorgung)	(- 31,4)	(- 27,0)
	- 648,3	- 634,2

Die Löhne und Gehälter stiegen im Wesentlichen durch die seit September 2003 wirksame 2,4-prozentige BAT-Tariferhöhung. Aufwandsteigernd wirken sich auch gebildete Rückstellungen für Altersteilzeit, Vorruhestand und Abfindungszahlungen im Zusammenhang mit dem im Jahr 2003 vertraglich vereinbarten und zum 1. Juli 2004 wirksam werdenden Betriebsübergang der Frachtservices in die Tradeport Frankfurt GmbH aus. Zusätzlich sorgte eine Erhöhung der ZVK um 0,5 %-Punkte (Sanierungsgeld) für eine Erhöhung der Aufwendungen für die Altersversorgung.

Die Rückstellungen für Resturlaubsansprüche und erbrachte Überstunden der Mitarbeiter im Jahr 2003 konnten um € 8,1 Mio. gemindert werden.

Die durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter (ohne Auszubildende) betrug:

	2003	2002
Angestellte	6.565	6.604
Arbeiter	5.160	5.335
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	718	667
	12.443	12.606

(11) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

in € Mio.	2003	2002
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	- 8,0	- 6,9
Abschreibungen auf Sachanlagen		
- Grundstücke, Gebäude und Platzanlagen	- 106,3	- 86,9
- Technische Anlagen und Maschinen	- 49,0	- 51,5
- Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	- 18,9	- 18,8
	- 182,2	- 164,1

Die planmäßigen Abschreibungen in Höhe von € 162,2 Mio. ergeben sich aus dem Anlagenbestand und den erstmals abschreibungsfähigen Zugängen aus der Investitions- und Bautätigkeit. Gegenüber dem Vorjahr sind die planmäßigen Abschreibungen um € 1,9 Mio. gesunken. Dies resultiert zum einen aus den insgesamt geringeren erstmals aktivierungsfähigen Zugängen aus der Investitions- und Bautätigkeit. Zum anderen wurden im Berichtsjahr aufgrund von Nachaktivierungen Nutzungsdauerverlängerungen auf technische Anlagen mit geringer Nutzungsdauer vorgenommen, die zu einer Abschreibungsminderung geführt haben.

Des Weiteren wurden außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB in Höhe von € 20,0 Mio. vorgenommen.

Die planmäßigen Abschreibungen werden, soweit möglich, degressiv auf der Grundlage des mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) abgestimmten und seitdem von der Fraport AG weiterentwickelten Abschreibungsplans über die folgenden gruppeneinheitlichen Nutzungsdauern vorgenommen:

	Jahre
Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	3 – 15
Sachanlagen	
- Gebäude und Platzanlagen	5 – 33
- Technische Anlagen und Maschinen	3 – 33
- Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4 – 25

Geringwertige Wirtschaftsgüter bis € 1.600 werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben.

(12) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in € Mio.	2003	2002
Mieten und Leasingaufwendungen	- 32,5	- 38,6
Beratungs-, Rechts-, Prüfungsaufwand	- 24,7	- 37,7
Versicherungen	- 19,5	- 8,9
Werbekosten	- 18,5	- 14,1
Währungskursverluste	- 18,1	- 25,7
(davon realisiert)	(- 17,3)	(- 5,1)
Aufwand Betriebsrestaurants	- 15,8	- 15,3
Bildung Rücklage gemäß § 6b EStG	- 8,4	0,0
Wertberichtigungen auf Forderungen	- 6,9	- 3,6
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	- 5,5	- 6,9
Abbruchkosten	- 4,0	- 2,5
Finanzielle Verpflichtung gegenüber einem Bankenconsortium aus dem Manila-Engagement	0,0	- 137,9
Wertberichtigungen auf Forderungen aus dem Manila-Engagement	0,0	- 106,9
Sonstiges	- 55,8	- 50,1
(davon periodenfremd)	(- 1,3)	(- 4,8)
	- 209,7	- 448,2

Ab dem Geschäftsjahr 2003 werden Leistungen der NICE Aircraft Services & Support GmbH für die Flugzeugenteuerung (€ 5,3 Mio.), die an die Airlines weiterberechnet werden, im Posten sonstige Fremdleistungen gezeigt. Im Geschäftsjahr 2002 wurden diese Leistungen als Mieten gebucht.

Die Aufwendungen für Versicherungen sind gegenüber dem Vorjahr, insbesondere aufgrund des Abschlusses einer Terrorversicherung und der Erweiterung des Versicherungsschutzes der Flughafen-Haftpflicht- und Betriebshaftpflichtversicherung, gestiegen.

Die Währungsverluste beinhalten Aufwendungen aus der Kurssicherung von am 29. Dezember 2003 fällig gewordenen Termingeldern in südafrikanischen Rand in Höhe von € 6,4 Mio. Den Währungsverlusten stehen entsprechend höhere Zinserträge aus der Fremdwährung gegenüber. Weitere Währungsverluste betreffen Aufwendungen aus der Kurssicherung der am 31. März 2003 fällig gewordenen Garantiezahlung an ein Bankenkonsortium im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement, die durch äquivalente Währungsgewinne größtenteils kompensiert wurden.

Für den Veräußerungsgewinn aus dem Verkauf von einem Grundstück wurde eine Rücklage gemäß § 6b EStG in Höhe von € 8,4 Mio. gebildet (s. Tz. 8 und 31).

Die Wertberichtigungen auf Forderungen steigen im Berichtsjahr um € 3,3 Mio. gegenüber dem Vorjahr. Aufgrund der Insolvenz einzelner Kunden wurden hierfür vorsorglich Wertberichtigungen vorgenommen. Zudem wurden Wertberichtigungen auf Basis einer systematischen Altersstruktur-Analyse vorgenommen.

Der Posten Sonstiges beinhaltet die Zuführung einer Rückstellung in Höhe von € 14,0 Mio. im Zusammenhang mit dem im Jahr 2003 vertraglich vereinbarten und zum 1. Juli 2004 wirksam werdenden Betriebsübergang des Frachtservice in die Tradeport Frankfurt GmbH. Die Mitarbeiter, die nicht in die Tradeport übergehen, verbleiben bei der Fraport AG und werden im Wege der Arbeitnehmerüberlassung bei der Tradeport zur Erfüllung des Frachthandlings eingesetzt. Dafür werden Kosten erstattet.

Zudem wurde eine Rückstellung in Höhe von € 3,1 Mio. für mögliche Rückzahlungen im Zusammenhang mit einem in Vorjahren getätigten Verkauf eines Grundstücks gebildet.

Des Weiteren sind in diesem Posten Aufwendungen für Repräsentationen, Gebühren, Spenden, die aufwandswirksame Verteilung von aktiven Rechnungsabgrenzungsposten sowie sonstige Verwaltungsaufwendungen enthalten.

(13) Erträge aus Beteiligungen

in € Mio.	2003	2002
Erträge aus Beteiligungen	42,2	9,2
(davon aus verbundenen Unternehmen € 5,1 Mio.; Vorjahr € 3,8 Mio.)		

Die Erträge aus Beteiligungen liegen über dem Wert des Vorjahres, da die Fraport AG die Gewinnausschüttung für 2002 unserer Beteiligung in Antalya in Höhe von € 22,7 Mio. 2003 vereinnahmt hat. Die Gewinnausschüttung für 2001 wurde dagegen phasengleich vereinnahmt. Des Weiteren beinhaltet der Posten eine Ausgleichszahlung in Höhe von € 4,8 Mio. im Zusammenhang mit der Abwicklung der BBIP Berlin Brandenburg International Partner GmbH & Co. KG sowie eine Dividendenzahlung für unsere 55 % Anteile im Jahr 2001 an der ICTS Europe Holdings B.V. in Höhe von € 2,6 Mio.

(14) Zinsergebnis

in € Mio.	2003	2002
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	20,8	17,0
(davon aus verbundenen Unternehmen € 0,0 Mio.; Vorjahr € 0,3 Mio.)		
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 37,4	- 42,1
(davon aus verbundenen Unternehmen € - 0,4 Mio.; Vorjahr € - 0,2 Mio.)		
	- 16,6	- 25,1

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge resultieren überwiegend aus Termingeldanlagen. Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen liegen unter dem Vorjahreswert, insbesondere aufgrund der Rückführung kurz- und langfristiger Darlehen im Berichtsjahr sowie eines weiterhin niedrigen Zinsniveaus.

Erträge aus Zinssicherungsgeschäften in Höhe von € 1,9 Mio. werden mit dem Zinsaufwand verrechnet.

Zusammensetzung des Zinsaufwandes:

in € Mio.	2003	2002
Langfristige Verbindlichkeiten	-30,1	-33,1
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-5,9	-6,8
Übrige	-1,4	-2,2
	-37,4	-42,1

(15) Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

in € Mio.	2003	2002
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-17,6	-113,2
(davon außerplanmäßig € -2,5 Mio.; Vorjahr € -98,1 Mio.)		
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	0,0	-0,8
(davon außerplanmäßig € 0,0 Mio.; Vorjahr € -0,8 Mio.)		
	-17,6	-114,0

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen setzen sich überwiegend zusammen aus planmäßigen Abschreibungen auf die befristeten Beteiligungen aus den BOT-Projekten in Antalya (€ 14,6 Mio.) und Lima (€ 0,5 Mio.) und außerplanmäßigen Abschreibungen auf unsere Beteiligung am Flughafen Saarbrücken (€ 1,5 Mio.) und unsere Beteiligung Airport Carts LLC (€ 0,8 Mio.).

Die Abschreibungen im Anlagespiegel enthalten zusätzlich Umgliederungen von in vorherigen Jahren gebildeten Rückstellungen im Zusammenhang mit unserer Beteiligung an dem Flughafen Hannover-Langenhagen in Höhe von € 18,7 Mio. und an der Flughafen Partner Holding GmbH i. L. in Höhe von € 2,7 Mio. sowie € 0,5 Mio. Währungsverluste, die im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen werden.

(16) Sonstiges Finanzergebnis

in € Mio.	2003	2002
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2,1	5,6
(davon aus verbundenen Unternehmen € 0,7 Mio.; Vorjahr € 1,9 Mio.)		
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0,1	0,1
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-17,8	-20,0
	-15,6	-14,3

Die wesentlichen Erträge aus Ausleihungen betreffen Air-Transport IT Services, Inc. (€ 0,6 Mio.), S.A. TCR International N.V. (€ 0,5 Mio.) sowie Zinszahlungen aus Arbeitgeberdarlehen (€ 0,6 Mio.). Im Jahr 2002 waren in dem Posten Erträge aus Ausleihungen an die Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO) enthalten.

Die Aufwendungen aus Verlustübernahmen betreffen die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (FFHG).

17) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

in € Mio.	2003	2002
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-94,9	-45,0

(18) Sonstige Steuern

in € Mio.	2003	2002
Sonstige Steuern	-4,1	-4,7

Ein wesentlicher Anteil der sonstigen Steuern entfällt mit € 3,8 Mio. auf Grundsteuern.

(19) Ergebnisverwendung

in € Mio.	2003	2002
Jahresüberschuss (im Vorjahr Jahresfehlbetrag)	103,0	-130,3
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	63,3	0,0
Entnahme aus der Kapitalrücklage	0,0	130,3
Bilanzgewinn (zur Ausschüttung vorgesehen)	39,7	0,0

Erläuterungen zur Bilanz

(20) Immaterielle Vermögensgegenstände

Die immateriellen Vermögensgegenstände nahmen im Geschäftsjahr 2003 im Wesentlichen durch die Inbetriebnahme eines Systems zur Steuerung von Informationen für die Abwicklung des operativen Flughafen-Geschäfts (Info Plus System) zu.

(21) Sachanlagen

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen € 1 67,5 Mio. Die Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen in Höhe von € 1 74,2 Mio. setzen sich aus planmäßigen und außerplanmäßigen Abschreibungen zusammen. Die Zugänge betreffen vor allem Maßnahmen zum Ausbau des Flughafens, den weiteren Um- und Ausbau der Terminals und deren brandschutztechnische Ertüchtigung sowie den Umbau und die Modernisierung von Flugbetriebsflächen und deren Befeuern. Des Weiteren wurden Investitionen in technische Anlagen wie Kommunikations- und Funknetze, in Informations- und Sicherheitssysteme und in die Betriebs- und Geschäftsausstattung, vor allem für Abfertigungsgeräte, getätigt.

Die Abgänge aus dem Sachanlagevermögen in Höhe von € 8,6 Mio. ergeben sich im Wesentlichen aus Kürzungen von Nominalrechnungen sowie Gutschriften und Stornierungen.

(22) Finanzanlagen

Zum 4. Juli 2003 tätigten wir den Erwerb der von der Norddeutschen Landesbank bisher gehaltenen 10 % der Anteile an dem Flughafen Hannover-Langenhagen zu einem Kaufpreis in Höhe von € 30,1 Mio.

Weitere Zugänge betreffen im Wesentlichen die Kapitalerhöhungen bei der Portway-Handling de Portugal, S.A. in Höhe von € 1,1 Mio. und eine zweckgebundene Kapitalrücklage bei der Tradeport Frankfurt GmbH in Höhe von € 0,5 Mio. zur Weiterreichung an die zum 27. Oktober 2003 neu gegründete APS Airport Personal Service GmbH, ein hundertprozentiges Tochterunternehmen der Tradeport Frankfurt GmbH.

Der Umbuchungssaldo im Finanzanlagevermögen in Höhe von € 1,5 Mio. ergibt sich aus der siebzigprozentigen Umwandlung eines aus dem Jahre 2002 gewährten US-Dollar-Darlehens an die Air-Transport IT Services, Inc. (AirIT) zur Stärkung der Eigenkapitaldecke der Gesellschaft.

In den Abgängen sind die Verkäufe unserer Beteiligung an der Brisbane Airport Corporation Limited in Höhe von € 3,6 Mio., an der JCDecaux Airport Media GmbH in Höhe von € 1,9 Mio. und an der GOLDAIR Aviation Handling S.A. in Höhe von € 1,2 Mio. enthalten. Außerdem wurden Arbeitgeberdarlehen in Höhe von € 1,8 Mio. getilgt. Des Weiteren ist die Kaufpreisanpassung unserer Beteiligung an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH aufgrund einer Vergleichsvereinbarung vom 3. März 2003 in Höhe von € 1,5 Mio. enthalten.

Erläuterungen der Abschreibungen siehe Tz. 15.

(23) Vorräte

in € Mio.	31.12.2003	31.12.2002
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	7,5	8,3
Unfertige Leistungen	0,0	0,1
Geleistete Anzahlungen	0,4	0,0
	7,9	8,4

(24) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in € Mio.	31.12.2003	31.12.2002
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	127,7	143,1

Infolge eines verbesserten Debitorenmanagements sanken die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Ausfallrisiken sind durch Einzelwertberichtigungen berücksichtigt.

(25) Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in € Mio.	31.12.2003	31.12.2002
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4,0	3,8
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2,8	5,0
Sonstige Vermögensgegenstände	103,3	45,2
	110,1	54,0

Unsere Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen gegen die ICTS Europe Holdings B.V. (€ 3,0 Mio.) und die Media Frankfurt GmbH (€ 0,8 Mio.).

Der größte Posten in den sonstigen Vermögensgegenständen beinhaltet eine 2003 eingestellte Forderung im Rahmen des passiven Schallschutzprogramms in Höhe von € 62,9 Mio. (Laufzeit bis Ende 2006). Weitere Erläuterungen ergeben sich aus Tz. 5.

Ein weiterer wesentlicher Posten in den sonstigen Vermögensgegenständen ist eine Forderung gegen das Land Hessen aufgrund eines im Jahr 2001 geschlossenen Vergleichsvertrags im Zusammenhang mit der Sanierung eines ehemaligen Munitionssprengplatzes in Höhe von € 19,4 Mio., wofür die Fraport AG in Vorleistung getreten ist (Ursprungsbetrag gemäß Vergleichsvertrag im Vorjahr € 23,0 Mio.). Die Rückzahlungen durch das Land Hessen erfolgen in fünf gleichen Jahresraten seit Januar 2003. Forderungen in Höhe von € 13,8 Mio. haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Des Weiteren entfallen in dem Posten € 15,2 Mio. auf Vorleistungen der Fraport AG zur Überbauung des Fernbahnhofs. Es besteht zwischen der Fraport AG und der DB Station & Service AG Uneinigkeit über die Höhe der von der Fraport AG zu übernehmenden Baukosten. Zur Klärung der Gesamtabrechnung des Fernbahnhofs haben wir mit der Bahn ein Schlichtungsverfahren vereinbart.

(26) Wertpapiere

In dem Posten „Wertpapiere“ sind ausschließlich eigene Anteile der Fraport AG bilanziert. Weitere Erläuterungen siehe Tz. 29 „Eigenkapital“.

(27) Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks

Das Guthaben bei Kreditinstituten enthält zum 31. Dezember 2003 hauptsächlich kurzfristige Termingelder in Höhe von insgesamt € 540,7 Mio. Diese Geldmittel stammen im Wesentlichen aus den Emissionserlösen des Börsengangs und waren bis Oktober 2002 in einem Spezialfonds angelegt.

(28) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten belaufen sich auf € 35,9 Mio. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Baukostenzuschüsse an Dritte in Höhe von € 30,2 Mio. für die Errichtung von Anlagen nach speziellen Anforderungen der Fraport AG, die über mehrere Perioden aufwandswirksam verteilt werden.

(29) Eigenkapital**Entwicklung des Eigenkapitals**

in € Mio.	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	GEWINNRÜCKLAGEN				Gesamt
			gesetzliche Rücklage	Rücklage für eigene Anteile	andere Gewinnrücklagen	Bilanzgewinn	
Stand 1.1.2003	902,1	558,4	36,5	2,4	22,9	0,0	1.522,3
Kapitalerhöhung	1,5	1,1					2,6
Veränderung eigener Anteile				0,5	- 0,5		0,0
Jahresüberschuss						103,0	103,0
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen					63,3	- 63,3	0,0
Stand 31.12.2003	903,6	559,5	36,5	2,9	85,7	39,7	1.627,9

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Jahr 2003 um € 1.506.000 durch die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms.

Somit setzt sich das gezeichnete Kapital satzungsgemäß aus 90.361.658 auf den Inhaber lautenden (nennwertlosen) Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je € 10,00 zusammen.

Entwicklung der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien nach § 160 AktG:

	Gezeichnetes Kapital	Aktien im Umlauf	Aktien in eigenem Bestand		
	Stück	Stück	Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2003	90.211.058	90.071.110	139.948	1.399.480	0,155
Mitarbeiterbeteiligungsprogramm:					
Kapitalerhöhung (6. Mai 2003)	150.600	150.600			
Aktienrückkauf		- 150.600	150.600	1.506.000	0,167
Aktienweitergabe an Mitarbeiter		150.600	- 150.600	- 1.506.000	0,167
Vorstandsvergütung:					
Aktienweitergabe an Vorstände		9.778	- 9.778	- 97.780	0,011
Stand 31.12.2003	90.361.658	90.231.488	130.170	1.301.700	0,144

Die Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms (MABP) wurden am 8. Mai 2003 zu einem Preis von € 17,50 erworben und zum gleichen Wert an die Mitarbeiter weitergegeben.

Die an die Vorstände weitergegebenen Aktien wurden zu einem Wert von € 19,12 verrechnet.

Genehmigtes Kapital

Von dem zum 31. Dezember 2002 verbliebenen genehmigten Kapital in Höhe von € 13,9 Mio. (ursprünglich € 15,0 Mio.) wurden € 1.506.000 für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms verwendet.

	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €
Verbliebenes genehmigtes Kapital I zum 31.12.2002	1.393.942	10,0
Verwendung genehmigtes Kapital I Mitarbeiterbeteiligungsprogramm	- 150.600	10,0
Verbleibendes genehmigtes Kapital I zum 31.12.2003	1.243.342	10,0

Zum 31. Dezember 2003 verbleibt ein genehmigtes Kapital I von € 12,4 Mio., das durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und den von ihr beherrschten Unternehmen ausgenutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen.

Bedingtes Kapital

Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2003 € 13,9 Mio., da bis zum Bilanzstichtag von den bereits gewährten Bezugsrechten noch keine Bezugsrechte ausgeübt worden sind. Die Kapitalerhöhung zur Erfüllung von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplanes 2001 wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Bezugsrechten (Vorstandsmitglieder und im Inland beschäftigte Führungskräfte der Fraport AG sowie die Geschäftsführer und die Führungskräfte der verbundenen Unternehmen der Fraport AG) von ihren Bezugsrechten Gebrauch machen. Weitere Erläuterungen siehe Tz. 38 „Stock Options“.

Kapitalrücklage

Die Veränderung der Kapitalrücklage resultiert aus einer Erhöhung von € 1,1 Mio. aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (€ 7,50 je Aktie) der im Rahmen des MABP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 150.600).

Gewinnrücklagen

Die Rücklage für eigene Anteile hat sich aufgrund der Wertaufholung der im eigenen Bestand befindlichen Anteile um € 0,5 Mio. erhöht.

Bilanzgewinn

Die vorgeschlagene Dividende beträgt € 0,44 je Aktie. Satzungsgemäß ist der Vorstand zusammen mit dem Aufsichtsrat berechtigt mehr als 50 % des Jahresüberschusses in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen, bis die Hälfte des Grundkapitals erreicht ist.

(30) Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen in Höhe von € 10,3 Mio. beinhaltet Investitionszuschüsse für von der Fraport AG erbrachte Zusatzleistungen im Terminal 1, die an die Nutzer weiterberechnet wurden.

(31) Sonderposten mit Rücklageanteil

Der Ertrag aus dem Verkauf eines Grundstücks in Höhe von € 8,4 Mio. gemäß § 6b EStG wurde dem Sonderposten zugeführt (s. Tz. 8 und 12).

(32) Rückstellungen

in € Mio.	31.12.2003	31.12.2002
Rückstellungen für Pensionen	21,9	18,4
Steuerrückstellungen	158,7	68,0
Sonstige Rückstellungen	257,0	311,9
	437,6	398,3

Rückstellungen für Pensionen

Die Pensionsverpflichtungen enthalten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Vorstände und deren Hinterbliebene.

in € Mio.	1.1.2003	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2003
Pensionsverpflichtungen	17,1	-1,0	-	4,2	20,3
Sonstige Pensionszusagen	1,3	-0,1	-	0,4	1,6
	18,4	-1,1	-	4,6	21,9

Die sonstigen Pensionszusagen beinhalten im Wesentlichen arbeitgeberfinanzierte Pensionszusagen für leitende Angestellte und außertarifliche Mitarbeiter sowie arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen in Höhe von € 158,7 Mio. wurden gebildet für noch nicht veranlagte Körperschaft-, Gewerbe- und Grundsteuer, ausländische Steuern sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen. Bei der Ermittlung der Steuerrückstellungen wird ein Ertrag, der sich aus einem Gewinnverwendungsvorschlag ergibt, grundsätzlich bereits berücksichtigt. Aufgrund des bestehenden Moratoriums können jedoch bis 2005 keine körperschaftsteuerlichen Minderungsguthaben durch Ausschüttung geltend gemacht werden.

Sonstige Rückstellungen

In der nachfolgenden Übersicht ist die Entwicklung der sonstigen Rückstellungen erläutert.

in € Mio.	1.1.2003	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2003
Personal	89,5	-30,5	-3,7	53,3	108,6
Passiver Schallschutz	0,0	-	-	69,5	69,5
Umwelt	26,7	-2,5	-	1,8	26,0
Garantieverpflichtung gegenüber Banken (Manila betreffend)	137,9	-137,9	-	-	-
Übrige	57,8	-47,2	-2,9	45,2	52,9
	311,9	-218,1	-6,6	169,8	257,0

Personal betreffende Rückstellungen wurden zu einem großen Teil für das Programm zur Leistungs- und Erfolgsbeteiligung (LEA „Leistung – Erfolg – Anerkennung“) gebildet sowie für weitere Anreizsysteme für die Beschäftigten der Fraport AG, Regelungen für Altersteilzeit und Vorruhestand, Zeitguthaben auf Lebensarbeitszeitkonten, Überstundenguthaben sowie Urlaubsansprüche aus dem Resturlaubsguthaben der Belegschaft zum Bilanzstichtag.

Die Rückstellung für das passive Schallschutzprogramm umfasst das Kostenvolumen der noch erwarteten Maßnahmen (ausführliche Erläuterungen hierzu vgl. Tz. 5).

Die Umweltrückstellungen sind im Wesentlichen für voraussichtliche Sanierungskosten für die Beseitigung von Nitratverunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafen-Gelände sowie für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens gebildet worden.

Die aus dem Vorjahr bestehende Garantieverpflichtung in Höhe von € 137,9 Mio. im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt wurde im Jahr 2003 vollständig verbraucht (davon € 136,5 Mio. zahlungswirksam).

Die übrigen Rückstellungen wurden insbesondere gebildet für ausstehende Lieferantenrechnungen, Instandhaltungen, Rabatte und Rückerstattungen, Beraterleistungen und Rechtsangelegenheiten.

(33) Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

in € Mio.	Restlaufzeit			31.12.2003	31.12.2002
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	221,1	241,4	279,7	742,2	810,6

Einzelkredite ab € 25,0 Mio:

in € Mio.	Laufzeit von – bis	Währung	Zinssatz %	Stand 31.12.2003	Stand 31.12.2002
Festverzinsliche Kredite	1999 – 2011	€	4,72	25,6	25,6
	1998 – 2010	€	4,83	35,8	35,8
	1999 – 2009	€	4,61	25,6	25,6
	1999 – 2028	€	4,15	33,0	33,0
	1999 – 2028	€	5,10	33,0	33,0
	1996 – 2006	€	6,80	25,6	25,6
	1998 – 2008	€	4,60	25,6	25,6
	1998 – 2008	€	4,57	25,6	25,6
	1999 – 2009	€	4,56	25,6	25,6
	1994 – 2004	€	6,43	51,1	51,1
	1998 – 2008	€	4,60	38,3	38,3
	1998 – 2008	€	4,60	25,6	25,6
	2000 – 2007	US-\$	7,11	43,6	48,9

(34) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in € Mio.	Restlaufzeit			31.12.2003	31.12.2002
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	56,1	8,6	–	64,7	76,6

(35) Andere Verbindlichkeiten

in € Mio.	Restlaufzeit			31.12.2003	31.12.2002
	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,1	–	–	0,1	1,8
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	37,8	–	–	37,8	51,7
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3,1	–	–	3,1	4,9
Sonstige Verpflichtungen	30,4	13,7	–	44,1	70,1
davon aus Steuern	(22,3)	–	–	(22,3)	(17,0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0,3)	–	–	(0,3)	(15,0)
	71,4	13,7	0,0	85,1	128,5

(36) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in € Mio.	31.12.2003	31.12.2002
Mietvorauszahlungen	15,4	16,9
Vorausbezahlte Erbbauzinsen/Mietabgaben	23,9	26,0
Infrastrukturbeiträge CargoCity Süd	10,6	10,9
Sonstige	11,1	11,2
	61,0	65,0

Bei den passiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um Mietvorauszahlungen für Investitionen in Gebäude oder Investitionen zur Erschließung von Flächen, die die Fraport AG für die späteren Nutzer durchführt. Die Zahlungen werden in Rechnungsabgrenzungsposten eingestellt und zeitanteilig über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer der betroffenen Gebäude oder über die Laufzeit der Verträge aufgelöst.

(III) ERGÄNZENDE ANGABEN

(37) Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2003 bestehen Bürgschaften in Höhe von € 4,5 Mio.

Des Weiteren ergeben sich Gewährleistungsverpflichtungen in Höhe von € 110,3 Mio. Diese beinhalten im Wesentlichen Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von € 99,1 Mio. In den Vertragserfüllungsgarantien enthalten ist eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Limited in Höhe von € 79,2 Mio., für die eine Rückgriffsforderung auf die übrigen Garantiegeber in Höhe von € 62,5 Mio. besteht.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen:

in € Mio.	31.12.2003	31.12.2002
Verbindlichkeiten aus Miet- und Leasingverträgen		
fällig innerhalb des Geschäftsjahres 2004	38,0	38,6
fällig innerhalb der darauffolgenden 5 Jahre	190,0	193,0
Bestellobligo für Investitionen	236,6	212,7
davon Baukosten zur Verlagerung der Rhein-Main-Airbase	(97,2)	(114,4)

Des Weiteren hat sich die Fraport AG im Zusammenhang mit einem Bankkredit an die TCR International N.V. verpflichtet, nachrangige Gesellschafterdarlehen zur Verfügung zu stellen. Diese Verpflichtung entsteht bei Nichteinhaltung vorgegebener Kennzahlen bei der TCR.

Im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement:

in € Mio.	31.12.2003
	31,7
Kapitaleinzahlungsverpflichtung in PIATCO (US-\$ 40,0 Mio.)	1,6
Bedingte Restkaufpreiszahlung PAGS (US-\$ 2,0 Mio.)	33,3

Die oben genannte Kapitaleinzahlungsverpflichtung in Höhe von USD 40,0 Mio., welche im Zusammenhang mit der ursprünglichen Langfristfinanzierung vom 27. Juli 2001 zugesagt wurde, könnte von der Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO) unter bestimmten, nicht von der Fraport AG beeinflussbaren Bedingungen eingefordert werden.

Sollte diese Verpflichtung entstehen, geht die Fraport AG davon aus, dass diese Einzahlungsverpflichtung unter Berücksichtigung gewisser Voraussetzungen mit bestehenden Ansprüchen aus Darlehen und Forderungen verrechnet werden kann, sodass kein zusätzlicher Zahlungsabfluss entstehen würde.

(38) Stock Options

Die Hauptversammlung der Fraport AG hat am 14. März 2001 die Eckpunkte eines Aktienoptionsplans beschlossen. Im Rahmen dieses Programms gewähren wir Vorstandsmitgliedern der Fraport AG, Geschäftsführern von verbundenen Unternehmen und weiteren im Inland beschäftigten Führungskräften der Fraport AG Aktienoptionen.

Die Ermächtigung zur Ausgabe eines Gesamtvolumens von 1.395.000 Bezugsrechten erstreckt sich auf den Zeitraum bis zum 31. August 2005 und wird in jährlichen Tranchen von nicht mehr als 25,0 % des Gesamtvolumens ausgegeben. Die Ausgabe bedarf der Zustimmung des Aufsichtsrats. Jedes Bezugsrecht berechtigt zum Bezug einer Stückaktie mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von € 10,00.

Entwicklung der Bezugsrechte des bedingten Kapitals:

Stückzahl der Bezugsrechte	Gesamtvolumen	ausgegebene Bezugsrechte in Vorjahren	ausgegebene Bezugsrechte in 2003	noch nicht ausgegebene Bezugsrechte
Bezugsrechte an				
– Vorstand	410.000	164.000	82.000	164.000
– Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	187.500	27.500	23.750	136.250
– Führungskräfte der Fraport AG	797.500	243.850	113.300	440.350
Gesamt:	1.395.000	435.350	219.050	740.600

Die Bezugsrechte können gemäß dem oben genannten Beschluss grundsätzlich entweder durch Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital 2001, aus eigenen Aktien oder durch Aktienzukauf von Dritten bedient werden.

Neue Aktien aus dem bedingten Kapital sind jeweils ab Beginn des Geschäftsjahres gewinnberechtigt, für das zum Zeitpunkt der Ausübung des Bezugsrechts noch kein Beschluss der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns gefasst worden ist.

Die Bezugsrechte können erstmals nach Ablauf einer zweijährigen Sperrfrist ausgeübt werden. Im Geschäftsjahr 2003 wurden mit Wirkung vom 17. Mai 2003 die oben genannten Bezugsrechte ausgegeben.

Bedingung für die Ausübung ist, dass der Schlusskurs der Fraport-Aktie nach Ablauf der Sperrfrist an mindestens fünf beliebigen Handelstagen den Ausübungspreis um mindestens 15,0 % übertroffen hat. Die Ausübung der Aktienoptionen kann nach Ablauf der Sperrfrist innerhalb eines dreijährigen Zeitraums erfolgen.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2001 bis 2003 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Ausübungszeitpunkt	Ende Sperrfrist	Ende Ausübungszeitraum	Ausübungshürde in €	Ausübungspreis in €
Tranche 2001	11. Juni 2001	11. Juni 2003	11. Juni 2006	36,28	31,54
Tranche 2002	15. Mai 2002	15. Mai 2004	15. Mai 2007	29,49	25,64
Tranche 2003	16. Mai 2003	16. Mai 2005	16. Mai 2008	21,49	18,68

Weitere Erläuterungen zum bedingten Kapital siehe Tz. 29.

(39) Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen, der Bundesrepublik Deutschland und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide beträgt 70,82 %. Daraus entfallen auf das Land Hessen 32,04 %, auf die Bundesrepublik Deutschland 18,32 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,46 %.

Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH.

(40) Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG gemäß § 161 AktG

Am 15. Dezember 2003 hat der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

(41) Angaben zu Vorstand und Aufsichtsrat

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands enthält neben einem fixen Gehaltsbestandteil eine variable erfolgsabhängige Komponente (Tantieme). Als Kriterien für die Tantieme sind das Erreichen der geplanten Konzernumsatzerlöse und des EBITDA (Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) festgelegt. Neben der Tantieme werden zusätzlich Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des Aktienoptionsplans (MSOP, vgl. die Ausführungen in Tz. 38) gewährt.

Für das Geschäftsjahr 2003 betragen die Aufwendungen für die aktiven Mitglieder des Vorstands € 2.398,5 Tsd. Davon entfielen € 1.249,0 Tsd. auf das Fixum und € 955,9 Tsd. auf die Tantieme. Die ausgewiesene Tantieme enthält neben der Tantieme für 2003, die zur Hälfte à conto ausgezahlt und zur anderen Hälfte für eine Auszahlung in 2004 zurückgestellt wurde, auch Minderbeträge für 2002. Über die endgültige Höhe der Tantieme 2003 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2004. Darüber hinaus wurden dem Vorstand Aktienoptionen übertragen. Bei den bisher gewährten Bezugsrechten sind die Ausübungshürden noch nicht erreicht.

Auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands entfielen im Berichtsjahr folgende Beträge beziehungsweise Stückzahlen:

	Fixum in € Tsd.	Tantieme in € Tsd.	Insgesamt in € Tsd.	Aktienoptionen in Stück
Dr. Wilhelm Bender				
Vorsitzender	330,1	253,9	584,0	20.000
Prof. Manfred Schölch				
stellv. Vorsitzender	276,1	217,2	493,3	17.000
Johannes Endler				
(bis 31. März 2003)	51,1	- 4,3	46,8	0
Prof. Barbara Jakubeit	194,3	141,6	335,9	15.000
Herbert Mai	184,1	134,2	318,3	15.000
Dr. Stefan Schulte				
(ab 15. April 2003)	213,3	213,3	426,6	15.000
Insgesamt	1.249,0	955,9	2.204,9	82.000

Zusätzlich zu diesen Bezügen erhielten die Vorstandsmitglieder Sachbezüge und sonstige vertragliche Nebenleistungen in Höhe von insgesamt € 193,6 Tsd.

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von € 6.601 Tsd. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen sind insgesamt € 13.650 Tsd. zurückgestellt. Die laufenden Pensionen betragen in 2003 € 1.047 Tsd.

Die Mitglieder des Vorstands sowie deren Ehegatten bzw. Verwandte ersten Grades haben im Jahr 2003 keine Transaktionen von Aktien oder Optionen der Fraport AG getätigt, die gemäß § 15a WpHG veröffentlichungspflichtig sind.

(42) Vorstand**Mitglieder des Vorstands**

Vorsitzender
Dr. Wilhelm Bender

Stellvertretender Vorsitzender
*Vorstand Infrastruktur und
Rechtsangelegenheiten*
Prof. Manfred Schölch

Vorstand Finanzen
Johannes Endler
(bis 31. März 2003)

Vorstand Immobilienentwicklung
Prof. Barbara Jakubeit

Vorstand Arbeitsdirektor
Herbert Mai

Vorstand Finanzen
Dr. Stefan Schulte
(ab 15. April 2003)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat der
– Lufthansa CityLine GmbH
– NOVA Allgemeine Versicherung AG
– Thyssen Krupp Serv AG
– Techem AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat der
– Deutsche VerkehrsBank AG

Mitglied im Aufsichtsrat der
– Tradeport Frankfurt GmbH
– DELVAG Luftfahrtversicherungs AG
– DELVAG Rückversicherungs AG
– ICTS Europe Holdings B.V.
– ICTS International N.V.
Mitglied im Verwaltungsrat der
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
– Frankfurter Sparkasse

Vorsitzende des Aufsichtsrats der
– Deutsche AeroConsult GmbH i. L.

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– Tradeport Frankfurt GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat der
– FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und
Beratungs GmbH

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– ICTS Europe Holdings B.V.
– FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und
Beratungs GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat der
– DELVAG Luftfahrtversicherungs AG
– DELVAG Rückversicherungs AG
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
Stellvertretendes Mitglied im Verwaltungsrat
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

(43) Aufsichtsrat**Mitglieder des Aufsichtsrats**

Vorsitzender

Roland KochHessischer Ministerpräsident
(bis 2. Dezember 2003)

[Bezüge 2003: € 32.400]

Vorsitzender

Karlheinz WeimarHessischer Finanzminister
(ab 4. Dezember 2003
Mitglied des Aufsichtsrats
ab 15. Dezember Vorsitzender)

[Bezüge 2003: € 200]

Stellvertretender Vorsitzender

Gerold SchaubStellvertretender Landesbezirksleiter
ver.di Hessen

[Bezüge 2003: € 26.500]

Herbert BeckerBeauftragter für Externe Kontakte
(bis 25. Juni 2003)

[Bezüge 2003: € 8.500]

Dr. Manfred BischoffEhemaliges Vorstandsmitglied der
DaimlerChrysler AG

[Bezüge 2003: € 16.600]

Wolfgang BödickerBetriebsratsmitglied
(bis 25. Juni 2003)

[Bezüge 2003: € 12.850]

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Mitglied im Verwaltungsrat des

– Zweiten Deutschen Fernsehens

Vorsitzender im Aufsichtsrat der

– FIZ Frankfurter Innovationszentrum
Biotechnologie GmbH

– Hessische Staatsweingüter GmbH Kloster Eberbach

Vorsitzender im Aufsichtsrat

– Flughafen Kassel GmbH

– Freilichtmuseum Hessenpark GmbH

– Lotterietreuhandgesellschaft mbH
Hessen

Stellvertretender Vorsitzender

– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

Mitglied im Aufsichtsrat

– Frankfurter Innovationszentrum

Biotechnologie GmbH

– Future Capital AG

– Investitionsbank Hessen AG

– Messe Frankfurt GmbH

– Tradeport Frankfurt GmbH

– GWH Gem. Wohnungsges. Hessen mbH

Beirat mit Aufgaben eines Aufsichtsrats

– Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat der

– Lufthansa Service Deutschland GmbH

– Lufthansa Service Holding AG

(bis August 2003)

Mitglied im Aufsichtsrat der

– Eintracht Frankfurt Fußball AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats der

– MTU Aero Engines GmbH

– DaimlerChrysler Aerospace AG

– DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG

Mitglied im Aufsichtsrat der

– Gerling Konzern Versicherungs-Beteiligungs-AG

– J.M. Voith AG

– Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG

Mitglied in Kontrollgremien von

Wirtschaftsunternehmen

– Royal KPN N.V.

– Mitsubishi Motors Corporation

– Lagardère-Sociétés S.A.

– EADS Participations B.V.

– European Aeronautic Defence and Space

Company EADS N.V. (Chairman of the Board)

Mitglied im Aufsichtsrat der

– Volks- Bau- und Sparverein (VBS) e.G.

– Umland GmbH

Paul Breider

Lademeister
(bis 25. Juni 2003)

[Bezüge 2003: € 9.100]

Matthias Eckert

Betriebsratsmitglied
(bis 25. Juni 2003)

[Bezüge 2003: € 8.700]

Jörg-Uwe Hahn

Fraktionsvorsitzender der FDP
im Hessischen Landtag
Mitglied des Landtags

[Bezüge 2003: € 26.100]

Lothar Herbst

Vorsitzender des ver.di
Bezirks Frankfurt und Region
(ab 25. Juni 2003)

[Bezüge 2003: € 7.900]

Helmut Hofmann

Betriebsratsmitglied
(ab 25. Juni 2003)

[Bezüge 2003: € 8.900]

Stefan Kempkens

Gewerkschaftsvertreter der ver.di
(bis 25. Juni 2003)

[Bezüge 2003: € 8.300]

Lothar Klemm

Hessischer Staatsminister a.D.
Mitglied des Landtags

[Bezüge 2003: € 17.200]

Zafer Memisoglu

Betriebsratsmitglied
(ab 25. Juni 2003)

[Bezüge 2003: € 9.300]

Prof. Karel Van Miert

Ehemaliger Präsident
Universität Nyenrode,
Ehemaliger Vizepräsident
der Europäischen Kommission

[Bezüge 2003: € 16.800]

Mitglied im Aufsichtsrat der

– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
– TaunusFilm GmbH

Mitglied im Rundfunkrat des Hessischen Rundfunks

Stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat

– Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat der

– Mainova AG
– Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF)
– LSG Sky Chefs Deutschland GmbH
(bis 8. Oktober 2003)

Vorsitzender des Aufsichtsrats der

– MANIA Technologie AG
– Zentrum für integrierte Verkehrssysteme ZIV GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat der

Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co.
Airport Frankfurt/Main KG

Mitglied im Aufsichtsrat der

– RWE AG
– Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft
Mitglied in Kontrollgremien von
Wirtschaftsunternehmen:
– Wolters Kluwer N.V. (Niederlande)
– DHV (Niederlande)
– De Persgroep (Belgien)
– Royal Philips Electronics N.V. (Niederlande)
– Agfa-Gevaert N.V. (Belgien)
– Anglo American plc (Großbritannien)

Mitglied im Beirat der

– Guidant Europe N.V. (Belgien)
– Eli Lilly Holdings Ltd. (USA)
– Rabobank Nederland (Niederlande)
– Goldman Sachs International (Großbritannien)

Ralf Nagel

Staatssekretär im
Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
(ab 25. Juni 2003)

[Bezüge 2003: € 8.900]

Harald Rose

Gewerkschaftsvertreter ver.di
(ab 25. Juni 2003)

[Bezüge 2003: € 8.900]

Petra Rossbrey

Sprecherin IFM
(ab 25. Juni 2003)

[Bezüge 2003: € 8.500]

Helmut Raith

Fachvorarbeiter
(bis 25. Juni 2003)

[Bezüge 2003: € 8.500]

Petra Roth

Oberbürgermeisterin

[Bezüge 2003: € 10.700]

Mitglied im Aufsichtsrat der
– Deutsche Bahn AG

Stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat der
– FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und
Beratungs GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat der
– Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co.
Airport Frankfurt/Main KG

Vorsitzende des Aufsichtsrats der
– Frankfurter Aufbau AG
– Mainova AG
– ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und
Beteiligungsgesellschaft mbH
– Messe Frankfurt GmbH
– Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
– Stadtwerke Verkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main GmbH
Mitglied in Kontrollgremien von
Wirtschaftsunternehmen:
– Alte Oper Frankfurt Konzert- und
Kongreßzentrum GmbH
– Gas-Union GmbH
– Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
– Wirtschaftsförderung Frankfurt –
Frankfurt Economic Development – GmbH
– FIZ Frankfurter Innovationszentrum
Biotechnologie GmbH
– Frankfurter Sparkasse
– Landesbank Hessen-Thüringen
– Nassauische Sparkasse
– Ruhrgas AG
– THÜGA AG
– Advisory Council der ING-Gruppe (Niederlande)

Werner Schmidt

Aufgabenleiter Projekt-Management

[Bezüge 2003: € 18.200]

Mitglied im Aufsichtsrat der
– SMW Abwasser GmbH
– Deutsche AeroConsult GmbH
Mitglied in der Verbandsversammlung der
Riedwerke Kreis Groß-Gerau

Dr. Jürgen Siewert

Ministerialdirigent

[Bezüge 2003: € 21.150]

Mitglied im Aufsichtsrat der
– DB Reise & Touristik AG
– T-Systems ITS GmbH
– Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
Mitglied im Verwaltungsrat der
– Bundesanstalt für Post und Telekommunikation
– Deutsche Bundespost

Norbert Simmermacher
Betriebsratsmitglied
(ab 25. Juni 2003)

[Bezüge 2003: € 9.100]

Edgar Stejskal
Betriebsratsmitglied

[Bezüge 2003: € 18.600]

Christian Strenger

[Bezüge 2003: € 20.750]

Achim Vandrei
Bürgermeister

[Bezüge 2003: € 18.200]

Mitglied im Aufsichtsrat der
– Airmail Center Frankfurt GmbH

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– The Germany Funds (USA)
Mitglied im Aufsichtsrat der
– DWS Investment GmbH
– Incepta plc (Großbritannien)

Mitglied im Aufsichtsrat der
– Waldstadion Frankfurt am Main
Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH
– Stadion GmbH
– Wirtschaftsförderung Frankfurt –
Frankfurt Economic Development GmbH
– ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau und
Beteiligungsgesellschaft mbH
– Messe Frankfurt GmbH
– Frankfurter Aufbau AG
– Eintracht Frankfurt Fußball AG
– Bäder-Betriebe Frankfurt GmbH

Warren Walsh
Repräsentant der
Gewerkschaft GÖD
Lehrgangleiter
(bis 25. Juni 2003)

[Bezüge 2003: € 8.700]

Henner Wittling
Mitglied des Vorstandes der
Saarstahl AG
(bis 25. Juni 2003)

[Bezüge 2003: € 8.900]

Peter Wichtel
Betriebsratsmitglied
(ab 25. Juni 2003)

[Bezüge 2003: € 12.850]

Frankfurt am Main, den 8. März 2004

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Bender

Prof. Schölch

Prof. Jakubeit

Mai

Dr. Schulte

Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 Nr. 11 und Nr. 11a HGB

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital*	Eigenkapital ¹⁾	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ²⁾
	%	T €	T €
AirIT International GmbH, Frankfurt am Main	50,0	981	450
AirITSystems Hannover GmbH, Hannover	50,0	2.397	349
AirIT Airport IT Services Hahn AG, Lautzenhausen	100,0	558	47
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,0	1.094	357
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Frankfurt am Main	100,0	310	258
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,0	26	90 ⁵⁾
Airport Retail Solutions GmbH, Frankfurt am Main	51,0	-8	-459 ⁸⁾
Air-Transport IT Services, Inc., Delaware/U.S.A	100,0	2.894	-2.061 ⁶⁾
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği			
Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	50,0 ³⁾	44.731	38.179
APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main	(100,0)	550	4
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,0	2.099	1.585
Civas Scandinavia AB, Stockholm/Schweden	(100,0)	387	112 ⁷⁾
CIVAS UK Limited, London/Großbritannien	(100,0)	-18	- ^{7) 8)}
CIVAS USA Inc., Delaware/USA	(100,0)	-42	- ^{7) 8)}
Compañía de Economía Mixta de Valor y Seguridad			
CIVASEQUADOR, Quito/Ecuador	(35,0)	-	- ⁸⁾
Consultants Européens en Sécurité Générale S.A.,			
Paris/Frankreich	(100,0)	440	-638 ^{7) 13)}
Decision Support Technologies Inc., Florida/U.S.A.	(100,0)	2.894	-2.061 ⁶⁾
Deutsche AeroConsult GmbH, Frankfurt am Main	100,0	-106	751 ⁸⁾
Diag-Nose SAR, Paris/Frankreich	(100,0)	-15	-115 ⁷⁾
Eden Services Sarl, Paris / Frankreich	(100,0)	-526	-278 ⁷⁾
Emerald SPRL, Brüssel / Belgien	(100,0)	-	- ⁸⁾
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	100,0	1.583	1.531
FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und			
Beratungs-GmbH, Kelsterbach	(100,0)	9.349	7.618 ⁷⁾
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE,			
Athen/Griechenland	100,0	160	111
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, Lautzenhausen	73,07	30.650	-17.833 ⁵⁾
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	30,0	80.271	-5.373 ⁹⁾
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH, Saarbrücken	51,0	931	43
Flughafen-Partner Holding GmbH i.L., Berlin	28,6	-9.116	-59 ¹²⁾
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	99,99	-2.712	-3.061
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	99,99	175	177
FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main	33,33	164	89
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co.			
Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	40,0	2.401	1.376

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des	Eigenkapital ¹⁾	Ergebnis
	Anteils am Kapital*		des letzten
	%	T €	Geschäftsjahres ²⁾
			T €
Hahn Campus Management GmbH, Lautzenhausen	(100,0)	26	- 10 ⁵⁾
HERMES CIVAS GOLDAIR BAGGAGE SCREENING			
SOCIETE ANONYME-PRIVATE ENTERPRISE FOR			
THE PROVISION OF SECURITY SERVICES, Athen/Griechenland	(33,0)	134	137 ⁷⁾⁹⁾
ICTS (UK) Limited, London/Großbritannien	(100,0)	3.050	640 ⁷⁾
ICTS Belgium SPRL, Brüssel/Belgien	(100,0)	352	52 ⁷⁾
ICTS Europe Holdings B.V., Amstelveen/Niederlande	100,0	21.947	9.494 ⁷⁾
ICTS France S.A, Paris/Frankreich	(100,0)	440	- 638 ⁷⁾¹³⁾
ICTS General Services S.L., Madrid/Spain	(100,0)	- 481	- 980 ⁷⁾¹⁴⁾
ICTS Greece Limited, Athen/Griechenland	(100,0)	4	- 110 ⁷⁾
ICTS Greece S.A., Athen/Griechenland	(100,0)	- 66	- 125 ⁷⁾
ICTS Hispania S.A., Madrid/Spanien	(100,0)	- 481	- 980 ⁷⁾¹⁴⁾
ICTS Italia s.r.l., Rom/Italien	(100,0)	1.678	528 ⁷⁾
ICTS Netherlands Airport Services VOF, Amsterdam/Niederlande	(50,0)	- 98	- 1.386 ⁷⁾
ICTS Netherlands B.V. Amsterdam/Niederlande	(100,0)	17	- 1 ⁷⁾
ICTS Security Consultants Limited, Zürich/Schweiz	(100,0)	979	571 ⁷⁾
ICTS-Portugal Consultadoria de Aviacao			
Commercial, S.A., Lissabon/Portugal	(100,0)	88	21 ⁷⁾
Ineuropa Handling Alicante, UTE, ⁴⁾ Madrid/Spanien	20,0	8.228	8.018 ⁹⁾
Ineuropa Handling Ibiza, UTE, ⁴⁾ Madrid/Spanien	20,0	2.342	2.042 ⁹⁾
Ineuropa Handling Madrid, UTE, ⁴⁾ Madrid/Spanien	20,0	7.704	6.382 ⁹⁾
Ineuropa Handling Mallorca, UTE, ⁴⁾ Madrid/Spanien	20,0	15.423	14.822 ⁹⁾
Ineuropa Handling Menorca, UTE, ⁴⁾ Madrid/Spanien	20,0	2.055	1.874 ⁹⁾
Ineuropa Handling, UTE, ⁴⁾ Santa Cruz/Spanien	20,0	7.010	4.606 ⁹⁾
International Aviation Security (UK) Limited,			
London/Großbritannien	(100,0)	- 113	- ⁷⁾⁸⁾
International Aviation Security, Lda, Lissabon/Portugal	(95,0)	2	- ⁷⁾⁸⁾
JV ICTS 3D, Athen/Griechenland	(60,0)	200	796 ⁷⁾
JV ICTS 3D Wackenhut, Athen/Griechenland	(55,0)	868	- 515 ⁷⁾
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	42,75	34.222	6.132 ⁹⁾
LIS GmbH Austria, Wien/Österreich	(100,0)	101	5 ⁷⁾
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,0	1.277	765
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	50,0	812	425
NICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,0	5.420	1.257
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong/China	50,0	5.987	- 190
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum			
für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,0	- 274	- 56 ⁹⁾
Perishable-Center Zentrum für verderbliche Güter			
Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG, Frankfurt am Main	4,0	1.106	- 85 ⁹⁾
Philippine Airport and Ground Services Terminals			
Holdings, Inc., Pasay City/Philippinen (PTH)	40,0	781	527 ¹⁰⁾

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital*	Eigenkapital ¹⁾	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ²⁾
	%	T €	T €
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc., Manila/Philippinen (PTI)	40,0	1.169	892 ¹⁰⁾
Philippine Airport and Ground Services, Inc., Manila/Philippinen (PAGS)	40,0	8.782	550 ¹⁰⁾
Philippine International Air Terminals Co., Inc., Manila/Philippinen (PIATCO)	30,0	136.285	2.932 ¹⁰⁾
Portway-Handling de Portugal, S.A., Lissabon/Portugal	40,0	5.639	- 4.503
proceedAir Aviation Services GmbH, Frankfurt am Main	100,0	55	- 11 ⁸⁾
S.A. TCR International N.V., Brüssel/Belgien	50,0	3.701	39 ¹¹⁾
STI Security Training International GmbH, Wiesbaden	(32,0)	348	232 ^{7) 9)}
Sweden Security Networks AB, Stockholm/Schweden	(100,0)	2	- 4 ^{7) 8)}
Tradeport Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	100,0	- 5.046	643
VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH, Schwechat/Österreich	100,0	- 38	190
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,0	33	- 2
ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, Darmstadt	25,0	- 695	- 718 ⁹⁾

* In Klammern mittelbare Anteile, Berechnung gem. § 16 Abs. 4 AktG

¹⁾ Umrechnung zum respektiven Stichtagskurs

²⁾ Umrechnung zum respektiven Jahresdurchschnittskurs

³⁾ Darüber hinaus wurden weitere 30 % Dividendenbezugsrechte und Liquidationserlösrechte erworben

⁴⁾ Unbeschränkte persönliche Haftung

⁵⁾ Ergebnis vor Gewinn-/Verlustübernahme

⁶⁾ Konsolidierter Abschluss Air-Transport IT Services, Inc. und Decision Support Technologies, Inc.

⁷⁾ Jahresabschluss aufgestellt nach den International Financial Reporting Standards (IFRS)

⁸⁾ Gesellschaft inaktiv

⁹⁾ Jahresabschluss 2002

¹⁰⁾ Jahresabschluss 2001

¹¹⁾ Abweichender Bilanzstichtag; Angaben des Konzernabschlusses

¹²⁾ Gesellschaft inaktiv; Stichtag der Liquidationseröffnungsbilanz 28.2.2001

¹³⁾ Konsolidierter Abschluss ICTS France S.A. und Consultants Européens en Sécurité

¹⁴⁾ Générale S.A.

Konsolidierter Abschluss ICTS Hispania S.A. und ICTS General Services S.L.

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Regelungen in der Satzung liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Feststellung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzung des Vorstands sowie die Würdigkeit der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 8. März 2004

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Wagner) (ppa. Resch)
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Glossar

Luftverkehrsspezifische Begriffe

ACI

Airports Council International

ADV

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen

Airline-Allianz

Kooperative Zusammenschlüsse von Fluggesellschaften

Aviation

Luftverkehr

BARIG

Board of Airline Representatives in Germany.
Repräsentative Einrichtung für alle deutschen Fluggesellschaften; derzeit bestehend aus 106 Mitgliedern.

Bodenverkehrsdienste (BVD)

Dienstleistungen, die im Zusammenhang mit der Abfertigung eines Flugzeugs erfolgen (Passenger Services, Ramp Services, Cargo Services)

BOT

Build, Operate and Transfer = Bau und Betrieb von Flughafen-Terminals aufgrund einer zeitlich befristeten Konzession, nach deren Ablauf das Recht zum Betrieb endet

Drehkreuz

Synonym für Hub

Dutyfreeshops

Ladenlokale, in denen auf die verkauften Waren keine Verbrauchsteuern oder Zölle zu zahlen sind

Flugzeugbewegungen

Starts und Landungen

Flughafen-Entgelte

Behördlich genehmigungspflichtige Entgelte (Lande- und Startentgelte, Passagierentgelte, Abstellentgelte)

Fraport AG

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Gewerblicher Verkehr

Linienverkehr, Regionalluft- und Expressdienstverkehr, Nichtlinienverkehr (Gelegenheitsverkehr) und Überführungsflüge

Hub

Wortwörtlich „Nabe“: Ein Flughafen, der Luftfernverkehr mit einem System von Zubringerflügen koordiniert

IATA

International Air Transport Association

ICSID

International Centre for Settlement of Investment Disputes

Infrastrukturentgelte

Nicht behördlich genehmigungspflichtige Entgelte für die Bereitstellung der zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktur

Intermodalität

Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger

IT

Informationstechnologie

Koordinations-Eckwert

Der Koordinations-Eckwert gibt die maximale Anzahl der in einem Zeitabschnitt planbaren Starts und Landungen an

Landseite (Landside)

Bereich der Terminalanlagen, der an die öffentliche Infrastruktur angebunden und für alle Besucher des Flughafens zugänglich ist

„Low-Cost/No-Frills“-Airlines

in der Luftfahrtbranche allgemein üblicher Begriff für „Billigfluggesellschaft“

Luftseite (Airside)

Bereich der Terminalanlagen, der dem Flugbetrieb dient (hinter den Pass- und Sicherheitskontrollen)

Luftverkehrsdrehscheibe

Synonym für Hub

MTOW

Maximum Take-off Weight = Höchststartgewicht für Luftfahrzeuge; maßgebliche Bestimmungsgröße für die Höhe von Start- und Landeentgelten

Nachtpoststern

Der Nachtpoststern dient der schnellen Zustellung der Briefpost innerhalb 1 bis 2 Tagen. Aus allen wichtigen Städten des Landes wird die Post in der Nacht zwischen 00:00 und 02:00 Uhr per Flugzeug nach Frankfurt zugestellt und anschließend sternförmig verteilt

PAX

Passagierzahlen

Slots

Zeitnischen für Starts und Landungen

Star Alliance

Zusammenschluss von 15 Fluggesellschaften (Air Canada, Air New Zealand, ANA All Nippon Airways, Asiana Airlines, Austrian Airlines, BMI British Midland Airways, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Mexicana, SAS, Singapore Airlines, Spanair, Thai Airways International, United Airlines, VARIG)

Terminal

Abfertigungsgebäude auf Flughäfen

Terminaldienstleistungen

Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Terminals

Transfer-Passagiere

Passagiere, die ihre Flugreise unterbrechen und noch am gleichen Tag mit einem anderen Flugzeug weiterfliegen als sie angekommen sind. Abflug- und Zielort müssen unterschiedlich sein.

Transit-Passagiere

Passagiere, die nach einer Zwischenlandung in demselben Flugzeug weiterreisen

Travel-Value-Shops

Ladenlokale, in denen die Warenpreise im Wesentlichen denen der Dutyfree-Shops entsprechen

Verkehrsentgelte

Flughafen-, Infrastruktur- und Bodenverkehrsdienstentgelte

Vorfeld

Gelände, auf dem Flugzeuge be- und entladen werden

Zehn-Punkte-Programm

Zur Begleitung des Ausbaus hat Fraport ein Programm beschlossen, mit dem folgende Ziele verfolgt werden:

- Nutzung anderer Standorte, z. B. Flughafen Frankfurt-Hahn;
- Förderung der Nutzung anderer Verkehrsträger, insbesondere der Bahn;
- Selbstbeschränkungen der Fluggesellschaften in der Nachtzeit, Verzicht auf geplante Linienflüge, Begrenzung der Fracht- und Ferienflüge bei Optimierung der Kapazität am Tage;
- Prüfung einer Verlagerung des Nachtpoststerns, z. B. zum Flughafen Frankfurt-Hahn oder an einen anderen Standort;
- Verbindliche Einführung und Nutzung besonders lärmarmen An- und Abflugverfahren in der Nacht;
- Bereitstellung von Mitteln für ein Schallschutzprogramm für besonders lärmbelastete Gebiete;
- Kopplung der Landeentgelte an den tatsächlich gemessenen Lärm;
- Noch stärkere finanzielle Belastung nächtlicher Flugbewegungen;
- Weitere Verbesserung der Fluglärmüberwachung;
- Einrichtung eines Infotelefon für Bürgeranfragen zum Thema Lärm und Ausbau.

Betriebswirtschaftliche Begriffe**BAT**

Bundes-Angestelltentarifvertrag

BIP

Bruttoinlandsprodukt

DVFA/SG

Deutsche Vereinigung für Finanzanalyse und Asset Management/Schmalenbach Gesellschaft

EBIT

EBITDA – Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen – Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens

EBITDA

Betriebliches Ergebnis + Erträge aus Beteiligungen – Aufwand aus Verlustübernahme + Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

MDAX

Aktienindex der Deutschen Börse AG, der die 50 Werte des Prime Standard aus klassischen Sektoren enthält, die von ihrer Größe her auf die DAX-Werte folgen.

Netto-Finanzschulden

Bankschulden – Liquide Mittel

XBRL

Extensible Business Reporting Language.