

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Jahresabschluss

der Einzelgesellschaft nach HGB für 2004



Finanzbericht

LAGEBERICHT DER EINZELGESELLSCHAFT NACH HGB

- 1 HIGHLIGHTS UND KENNZAHLEN
- 2 STRATEGIE
- 5 GESCHÄFTSVERLAUF 2004
 - 5 Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs
 - 9 Wesentliche Entwicklungen in den Strategischen Geschäftsbereichen und Beteiligungen
 - 16 Umsatz- und Ergebnisentwicklung
 - 19 Vermögens- und Finanzlage
- 23 ABHÄNGIGKEITSBERICHT
- 24 AKTIE UND INVESTOR RELATIONS
- 27 MITARBEITER
- 29 UMWELTSCHUTZ
- 30 RISIKOMANAGEMENT
 - 30 Risikopolitische Grundsätze
 - 30 Das Risikomanagement-System
 - 31 Geschäftsrisiken
 - 37 Gesamtrisikobeurteilung
- 38 WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG
- 39 AUSBLICK

ABSCHLUSS

- 42 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2004
- 43 BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2004
- 44 Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2004
- 46 ANHANG ZUM JAHRESABSCHLUSS 2004
 - 46 Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss
 - 51 Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und zur Bilanz
 - 69 Ergänzende Angaben
 - 79 Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäss § 285 Nr. 11 und Nr. 11a HGB
- 82 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Highlights und Kennzahlen

*Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Aktionärinnen und Aktionäre,*

2004 war für die Fraport AG ein erfolgreiches Geschäftsjahr. Vor dem Hintergrund der leichten Konjunkturerholung und dem Wachstum des Luftverkehrsaufkommens erzielten wir deutlich höhere Umsatzerlöse als im Vorjahr. EBITDA und Jahresüberschuss konnten wir mit einem nachhaltigen Kostenmanagement sogar überproportional zum Umsatz steigern. Diesen Weg werden wir mit weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz unserer Geschäftsprozesse konsequent fortsetzen.

Der Vorstand der Fraport AG wird der Hauptversammlung 2005 die Ausschüttung von € 68,0 Mio. vorschlagen. Damit würde die Dividende für das Geschäftsjahr 2004 auf 75 Cent pro Aktie steigen, für 2003 waren 44 Cent pro Aktie ausgeschüttet worden.

Die Highlights im Geschäftsverlauf 2004:

- Passagierzahlen am Frankfurter Flughafen erstmalig über 50 Mio.
- Anstieg der Umsatzerlöse um 6,4 % auf € 1.595,0 Mio.
- Verbesserung des EBITDA um 16,7 % auf € 457,2 Mio.
- Jahresüberschuss in Höhe von € 137,0 Mio. um 33,0 % über dem Vorjahr.
- Deutliche Dividendenerhöhung für das Jahr 2004.

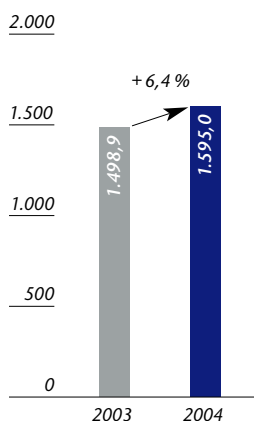
Kennzahlenüberblick	2004	2003	Veränderung
	in € Mio.	in € Mio.	in %
Umsatzerlöse	1.595,0	1.498,9	6,4
EBITDA ¹	457,2	391,8	16,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	260,2	202,0	28,8
Jahresüberschuss	137,0	103,0	33,0
Investitionen	251,0	210,5	19,2
Operativer Cash flow ²	489,6	398,1	23,0
Eigenkapital	1.731,9	1.627,9	6,4
Bilanzsumme	3.042,4	3.037,2	0,2
Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter (ohne Auszubildende) ³	12.203	12.443	-1,9

¹ Die Berechnung des EBITDA ist gegenüber 2003 leicht geändert, die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Nähere Angaben dazu finden Sie im Anhang.

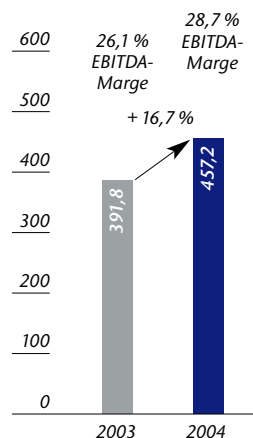
² Die Berechnung des Operativen Cash flows ist gegenüber 2003 leicht geändert, die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Nähere Angaben dazu finden Sie im Kapitel „Kapitalflussrechnung“.

³ Die Berechnungsgrundlage für die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter hat sich zum 1. Januar 2004 geändert. Die Berechnung erfolgt nun auf Basis von Monatsdurchschnitten, zuvor waren es Quartalsdurchschnitte.

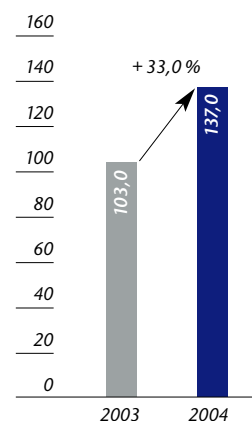
Umsatz
in € Mio.



EBITDA
in € Mio.



Jahresüberschuss
in € Mio.



Strategie

Die Luftverkehrsbranche wandelt sich. Wir haben die Trends aufgegriffen und im Jahr 2004 unsere Vision von einer modernen und effizienten Fraport AG neu definiert:

Wir entwickeln Mobilität professionell und machen sie zum Erlebnis für unsere Kunden. Als Airport-Konzern sind wir in allen Segmenten der Leistungsstärkste der Branche. Flughäfen verstehen wir als Erlebniswelt und intermodale Drehscheiben. Verkehrssysteme verknüpfen wir konsequent. Wir stehen für effizientes Management komplexer Prozesse und Innovationen, überzeugen durch Wettbewerbsfähigkeit in unseren integrierten Dienstleistungen und gehen flexibel auf die Wünsche unserer Kunden ein. Sicherheit ist unser oberstes Gebot. So schaffen wir nachhaltig Wert im Interesse unserer Anteilseigner, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der Regionen, in denen wir tätig sind.

Aus dieser Vision leiten sich unsere Hauptziele ab: Wertschaffung, Leistungsstärke und Nachhaltigkeit. Die drei Säulen unserer Strategie sind unverändert: Konsolidierung des integrierten Geschäftsmodells am Frankfurter Flughafen sowie Wachstum innerhalb und außerhalb Frankfurts.

Konsolidierung des integrierten Geschäftsmodells in Frankfurt

Wir betreiben in Frankfurt das wichtigste Luftverkehrs-Drehkreuz (Hub) in Kontinental-Europa und Deutschlands größten Airport. Damit wir diese Position auch in Zukunft behaupten können, arbeiten wir kontinuierlich an der Verbesserung unserer Wettbewerbsvorteile: Intermodalität, Effizienz, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit. Wir werden unsere Hub-Kompetenz ausbauen und die Geschäftsbeziehungen vor allem zu den Schlüsselkunden vertiefen. Oberste Ziele für alle Geschäfts- und Servicefelder sind Wettbewerbsfähigkeit in Produktqualität und Preisen.

Unter dieser Maßgabe haben wir im Jahr 2001 das konzernweite Projekt „WM 2005 – Werte schaffen für morgen“ initiiert. Die Vorgaben für 2004 wurden erreicht: Wir haben Kosten gespart, unsere Wettbewerbsposition gestärkt, die Zufriedenheit der Kunden gesteigert und damit Arbeitsplätze gesichert.

Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2004 ist mit WM-2005-Maßnahmen ein nachhaltiger Ergebnisbeitrag von rund € 87 Mio. erzielt worden. Im Rahmen der mittelfristigen Planung erwarten wir einen positiven EBITDA-Effekt von insgesamt zirka € 150 Mio.

Wachstum am Standort Frankfurt

Die Kapazitätserweiterung des Frankfurter Flughafens ist eine notwendige Voraussetzung für seine Teilhabe am weltweiten Luftverkehrswachstum. Mit dem geplanten Ausbau um eine Landebahn und ein Passagier-Terminal sollen 120 koordinierte Flugbewegungen pro Stunde erreicht werden. Wir rechnen damit, dass rund 100.000 zusätzliche direkte und indirekte Arbeitsplätze durch den Ausbau entstehen, davon 80 % in der Region. Mit einem Volumen von rund € 3,4 Mrd. ist das Projekt das größte privat finanzierte Investitionsvorhaben in Deutschland.

Im Raumordnungsverfahren wurde festgestellt, dass der Bau einer 2.800 Meter langen Landebahn im Nordwesten des Flughafen-Geländes im Vergleich mit anderen Ausbaupalternativen Umwelt und Anwohner am geringsten belastet. Für ihre Realisierung werden am wenigsten Flächen gebraucht, die Belastung von Wasser und Boden ist am niedrigsten und die Zahl der von Fluglärm betroffenen Anwohner ist am kleinsten.

Die heutige US-Air Base im Süden des Flughafen-Geländes wird Ende 2005 vollständig in den Besitz der Fraport AG übergehen. Auf diesem Gelände soll das neue Passagier-Terminal entstehen, das unsere bisherige Kapazität von 56 Mio. Fluggästen pro Jahr um rund 26 Mio. Passagiere aufstocken würde. Für den Betrieb dieses Terminals werden – voraussichtlich in drei Phasen bis 2015 – insgesamt 75 Flugzeug-Positionen sowie zusätzliche Rollbahnen gebaut.

Ab 2006 wird Airbus Industries das neue Langstrecken-Flugzeug A380 ausliefern. Die Deutsche Lufthansa als Hauptnutzerin des Frankfurter Flughafens plant, ihre A380-Flotte an diesem Standort zu stationieren. Dafür wird eine neue Wartungshalle mit dazugehörigem Lagergebäude benötigt. Sie soll im Süden des Flughafen-Geländes auf einer Fläche von rund 20 Hektar errichtet werden. Da die Stationierung der A380-Flotte unabhängig vom Ausbau des Flughafens erfolgt, ist im Januar 2003 für den Bau der neuen Halle und der dazugehörigen Einrichtungen ein gesonderter Planfeststellungsantrag eingereicht worden; den Planfeststellungsbeschluss hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung am 29. November 2004 erteilt. Die Stationierung der A380-Flotte in Frankfurt ist ein entscheidender Beitrag zur Sicherung der zukünftigen Marktposition des Flughafens als Verkehrsdrehscheibe für Deutschland, Europa und die Welt.

Neben dem Luftverkehr sehen wir erhebliches Wachstumspotenzial im Retail-Geschäft des Frankfurter Flughafens. Geschäftsreisende und Urlauber erwarten eine attraktive Erlebniswelt mit einer abwechslungsreichen und hochwertigen Produktauswahl. Die dafür nötige Infrastruktur bieten wir ebenso wie einladende Restaurants, Cafés und Bars, die es den Gästen ermöglichen, die Zeit am Flughafen angenehm zu gestalten.

Externes Geschäft

Im „externen Geschäft“ streben wir den Export unserer Management- und Dienstleister-Kompetenz auf nationale und internationale Märkte mit großem Wachstumspotenzial an. Der Schwerpunkt liegt in den Bereichen Flughafen-Management, Ground Handling und Luftsicherheit. Vorrang für uns haben Service-, Management- und Beraterverträge; Kapitalbeteiligungen gehen wir flankierend ein, soweit dies erforderlich ist.

Geschäftsverlauf 2004

Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs

Für die Weltwirtschaft war 2004 ein außerordentlich starkes Jahr. Berechnungen der Deutschen Bank zufolge ist sie um 4,8 % gewachsen¹ – und damit so stark wie zuletzt Mitte der 70er-Jahre. Der Welthandel stieg sogar um 9,5 %². Die weltweite Erholung der Konjunktur begünstigte die Luftverkehrsbranche und als internationale Luftverkehrsdrehscheibe profitierte auch der Frankfurter Flughafen davon.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Nach dem Krisenjahr 2002 und der anschließenden langsamen Erholung war das Jahr 2004 geprägt von positiven Nachrichten zum globalen Wirtschaftswachstum. Eine der treibenden Kräfte war die sehr expansive Geld- und Fiskalpolitik der USA. Die Wirtschaft der Vereinigten Staaten nahm im Jahr 2004 um 4,4 % zu.

Das Bruttoinlandsprodukt Chinas wuchs nach Schätzungen der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) im Jahr 2004 um rund 9,3 %. Positiv verlief die Konjunktur ferner in Japan, Indien und anderen asiatischen Ländern sowie in vielen Volkswirtschaften Osteuropas.

Die globale Erholung wirkte auch in der Euro-Zone positiv; das Wachstum in dieser Region betrug 1,7 %; in der seit Mai 2004 auf 25 Staaten erweiterten Europäischen Union erreichte der Zuwachs 2,3 %.

Nach zwei Jahren der Stagnation nahm das deutsche Bruttoinlandsprodukt um 1,6 % zu. Die deutschen Exporteure konnten ihre Ausfuhren 2004 insgesamt um 8,6 % steigern, die Importe legten um 6,4 % zu. Allerdings blieb die Konsumnachfrage angesichts stagnierender Nettohaushaltseinkommen und steigender Arbeitslosigkeit schwach.³

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel im Jahr 2004

Reale Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %	2004
Deutschland	1,6
Euro-Zone	1,7
EU 25 ⁴	2,3
Mittel- und Osteuropa ⁴	6,5
USA	4,4
Japan	2,6
China	9,3
OECD gesamt	3,5
Welt ⁴	4,8
Welthandel	9,5

Quelle: OECD Economic Outlook No. 76, Dezember 2004 sowie diverse internationale Bankinstitute, Stand Februar 2005.

¹ Stand Februar 2005.

² OECD, Stand Dezember 2004.

³ Statistisches Bundesamt, 22. Februar 2005.

⁴ Stand November 2004.

Belastungen für die Weltwirtschaft gingen von den Rohstoffpreisen aus. Vor allem durch den Boom in Asien schnellten die Weltmarktpreise für viele Rohstoffe nach oben; betroffen waren insbesondere die Ölpreise. Während viele Rohstoff exportierende Länder zusätzliche Einnahmen erzielten, wirkten die höheren Einkaufspreise bei den Rohstoffverbrauchern bremsend auf die Konjunktur. Welthandels- und Industriewachstum verloren daher in der zweiten Jahreshälfte etwas an Schwung. IWF und OECD schätzen, dass ein nachhaltiger Ölpreisanstieg um 10 % das Wachstum der Weltwirtschaft um bis zu 0,3 Prozentpunkte mindert.

Entwicklung des Luftverkehrs

Nach Schätzungen¹ der IATA (International Air Transport Association) nahm das Passagieraufkommen im Jahr 2004 weltweit um 7,6 % zu, im internationalen Linienverkehr sogar um 11,0 %. Damit wären 2004 die höchsten Steigerungsraten seit 1992 erzielt worden.

Der Passagierverkehr in Deutschland verzeichnete im Berichtsjahr ebenfalls die höchsten Wachstumsraten seit 12 Jahren. Überdurchschnittliche Steigerungen wurden vor allem auf den Strecken erzielt, die von den Krisen der letzten Jahre am stärksten betroffen waren: Nah- und Fernost sowie Nordamerika. Europäische Verbindungen waren im Vergleich weniger belastet gewesen, dennoch wurden auch hier die Vorjahreswerte deutlich übertroffen.

Die Reiseveranstalter meldeten 2004 einen Anstieg der Nachfrage nach Fernreisen in Deutschland. Der Trend, statt klassischer Flug-Pauschalangebote bei den so genannten „Low-Cost“-Airlines zu buchen, setzte sich fort und trug zu der seit einigen Jahren zu beobachtenden Polarisierung am Luftverkehrsmarkt bei. Auf der einen Seite stehen große Airlines und Luftverkehrsallianzen wie Deutsche Lufthansa und Star Alliance, die ein weltumspannendes Streckennetz anbieten, auf der anderen Seite haben sich die so genannten Billigflieger auf kürzere Direktverbindungen spezialisiert. Zudem findet auf beiden Märkten derzeit ein Konsolidierungsprozess statt, der auch die Marktstrukturen für Flughafen-Betreiber verändert. Der Hub Frankfurt, der mit seiner zentralen geografischen Lage, einem großen Einzugsgebiet und der in Frankfurt beheimateten Fluglinie Deutsche Lufthansa als Hauptkunde, gut positioniert ist, partizipierte an der Erholung des Luftverkehrsaufkommens.

Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt Main

Der Flughafen Frankfurt hat 2004 zum ersten Mal in seiner Geschichte mehr als 50 Mio. Passagiere innerhalb eines Jahres gezählt. Insgesamt nutzten rund 51,1 Mio. Fluggäste den Airport, ein Plus von 5,7 % gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil der Umsteiger blieb mit rund 53 % auf hohem Niveau konstant.

¹ Stand November 2004.

Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt Main	2004	2003	Veränderung in % ¹
Passagiere (Mio.)	51,1	48,4	5,7
Cargo (Tsd. t) ²	1.839,1	1.650,6	11,4
Flugzeugbewegungen (Tsd.) ³	477,5	458,9	4,1
Passagiere pro Passagier-Bewegung ⁴	117,2	115,3	1,6
Höchststartgewichte (Tsd. t)	27.229,6	25.398,9	7,2
Sitzladefaktor (Prozentanteil)	71,0	69,4	—

¹ Veränderungsdaten basieren auf nicht-gerundeten Zahlen.

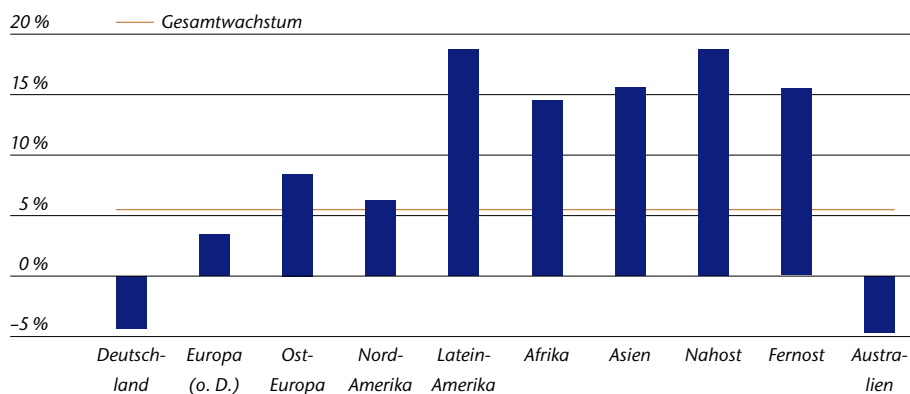
² Fracht + Post, ohne Transit.

³ Ohne Militärflüge.

⁴ Linien- und ziviler Charterverkehr.

Das Wachstum wurde vor allem vom internationalen Verkehr getragen. Auf den Interkontinental-Strecken stieg das Fluggast-Aufkommen um 12,4 %. Mit einem Plus von 16,2 % entwickelte sich der Asienverkehr überdurchschnittlich, Destinationen in China und Indien zeigten die größten Zuwächse. Kräftige Steigerungen wurden auch auf den Routen in die osteuropäischen EU-Beitrittsländer erzielt, insgesamt ein Zuwachs um 9,2 %. Auf den Inlandsstrecken flogen 3,8 % weniger Passagiere. Hier wirkte unter anderem unser strategisches Konzept der Intermodalität. Gemeinsam mit der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Bahn streben wir die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene an.

Passage

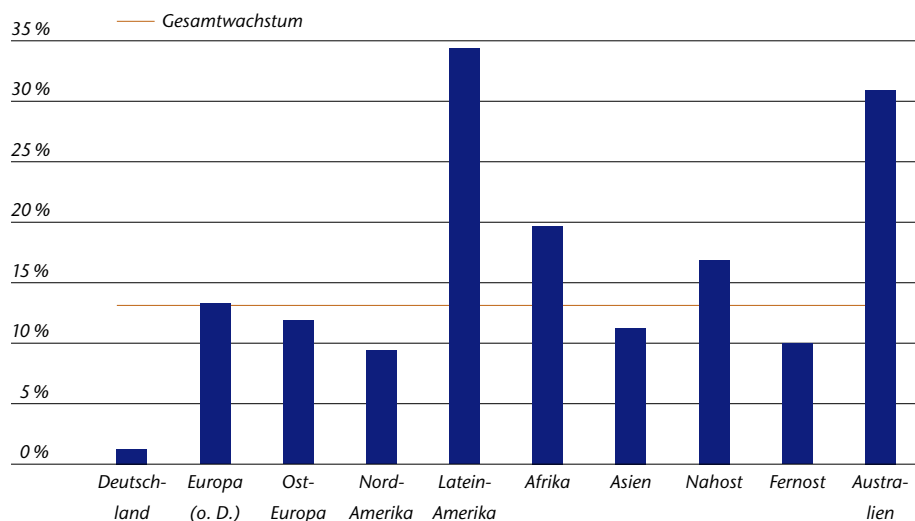


Quelle Fraport AG

2004 lag Frankfurt bei den Passagierzahlen auf Platz 3 der europäischen Flughäfen, nach London-Heathrow und Paris-Charles de Gaulle. Im internationalen Vergleich belegte der Frankfurter Airport Platz 8.

Das **Cargo**-Aufkommen (Fracht + Post) wuchs insgesamt um 11,4 % auf 1.839,1 Tsd. t. Die umgeschlagene Frachtmenge stieg um 12,9 % auf rund 1.723,8 Tsd. t. Gegenüber 2003 wurde damit ein Tonnagezuwachs um rund 200 Tsd. t erzielt, so viel, wie von 1996 bis 2003 insgesamt. Auf den Verbindungen mit Lateinamerika und Afrika war der Anstieg prozentual am stärksten, mengenmäßig wuchsen die für Frankfurt wichtigsten Märkte Nordamerika und Fernost ebenfalls deutlich. Das Luftpostaufkommen verzeichnete 2004 einen Rückgang um 6,6 % auf 115,3 Tsd. t. Die Deutsche Post AG verlagerte zunehmend innerdeutsche Transporte auf die Straße. Damit bereitete sie die Auflösung des Nachtpoststerns zum Sommer 2005 vor. Die Menge der beförderten Auslandspost erzielte dagegen einen deutlichen Zuwachs um 4,8 %.

Cargo



Quelle Fraport AG

Die Wachstumsraten bei Passagier- und Cargoaufkommen wurden mit nur 4,1 % mehr **Flugzeugbewegungen** erzielt. Dies belegt eine höhere Produktivität unserer begrenzten Slot-Kapazitäten. Die **Höchststartgewichte** – Indikator für die Größe der eingesetzten Flugzeuge – stiegen um 7,2 % auf 27,2 Mio. t. Positiv wirkte auch die bessere Auslastung des Sitzplatz-Angebots: Der **Sitzladefaktor** lag mit 71,0 % um 1,6 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert, die Kennzahl **Passagiere je Passagierflugbewegung** nahm von 115,3 auf 117,2 zu.

Wesentliche Entwicklungen in den Strategischen Geschäftsbereichen und Beteiligungen

Mit Beginn des Geschäftsjahres 2004 ist bei der Fraport AG eine neue Organisationsstruktur in Kraft getreten. Die vier Strategischen Geschäftsbereiche – Verkehrs- und Terminalmanagement, Immobilien- und Facility Management, Bodenverkehrsdienste sowie Informations- und Kommunikationsdienstleistungen – haben wir reorganisiert. Seit Jahresbeginn steuern wir unsere Geschäftstätigkeit aus drei Strategischen Geschäftsbereichen heraus: Flug- und Terminalbetrieb (FTB), Bodenverkehrsdienste (BVD) sowie Handels- und Vermietungsmanagement (HVM). Die bisherigen Strategischen Geschäftsbereiche Informations- und Kommunikationsdienstleistungen (IUK) sowie Immobilien- und Facility Management (IFM) wurden zu internen Servicebereichen.

Die Konzentration aller Geschäftsaktivitäten rund um das Retailing sowie die Flächenvermietung und -entwicklung in einem Strategischen Geschäftsbereich (HVM) trägt der zunehmenden Bedeutung des Non-Aviation-Geschäfts Rechnung. Es leistet schon heute den größten Ergebnisbeitrag, zudem birgt es großes Wachstumspotenzial. Wir wollen die entsprechenden Geschäftsprozesse gezielt ausbauen und mit einer effizienten Steuerung die Profitabilität weiter steigern.

Gebündelt haben wir auch alle Aufgaben, die unser Geschäft außerhalb Frankfurts betreffen. Die zentrale Verantwortung für unser externes Geschäft trägt seit dem 1. Januar 2004 der Zentralbereich Akquisitionen und Beteiligungen (BET).

Handels- und Vermietungsmanagement

Der Strategische Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement entwickelt, vermarktet und vermietet das Gelände und die Gebäude der Fraport AG. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf dem Retail-Geschäft, also dem Management der Gastronomie- und Einzelhandelsflächen in den Terminals.

Zu den wichtigsten Aktivitäten im Jahr 2004 zählten die Umbaumaßnahmen im Terminal 1. Die Verkehrs- und Einzelhandelsflächen werden im Rahmen eines auf mehrere Jahre angelegten Projekts wirtschaftlich und technisch ertüchtigt. Zudem sollen die Shopping-Flächen – also der für den Einzelhandel zur Verfügung stehende Bereich – von derzeit 14.500 Quadratmeter mittelfristig auf rund 20.000 Quadratmeter erweitert werden. Damit schaffen wir die Voraussetzungen für die im Retail-Geschäft angestrebten Umsatz- und Ertragssteigerungen. Mit dem gleichen Ziel optimieren wir kontinuierlich den Branchenmix und – gemeinsam mit den Mietern – die Shop-Konzepte.

Das Parkraummanagement des Bereichs bewirtschaftet rund 57.000 Stellplätze in Deutschland, davon 27.000 am Flughafen Frankfurt. 2004 konnte die Sanierung der Tiefgarage am Terminal 1 abgeschlossen werden. Zur Gewinnung neuer Kundengruppen wurde das innovative Internet-Parkplatzbuchungssystem „Park & Fly“ mit Erfolg am Markt eingeführt. Hier können Urlaubsreisende bei frühzeitiger Buchung Parkplätze zu reduzierten Preisen online reservieren.

Eine weitere zentrale Aufgabe von HVM ist die Entwicklung und Vermarktung des Immobilienstandorts Flughafen Frankfurt. Der Flughafen ist mit allen hier angesiedelten Unternehmen und rund 64.000 Mitarbeitern die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Als Industrie- und Bürostandort zeichnet er sich durch seine zentrale geografische Lage und die einzigartige Verfügbarkeit vernetzter („intermodaler“) Verkehrswege aus. Zusammen bieten Flugverbindungen, Autobahn- und Schienennetz ein Maximum an Mobilität und damit ideale Voraussetzungen als Unternehmensstandort.

Im Wissen um diese Standortvorteile und die entsprechenden Wachstumspotenziale erschließt die Fraport AG neue Gewerbeflächen und steuert die Ansiedlung von Unternehmen. Zu den wichtigsten Projekten in diesem Zusammenhang gehört die CargoCity Süd. Nachdem auch 2004 weitere international renommierte Unternehmen hier einen Geschäftssitz eröffnet haben, sind auf der rund 98 Hektar großen Fläche im Süden des Flughafen-Geländes inzwischen 221 Firmen, vorwiegend Airlines, Speditionen, Expressdienste und andere Dienstleister, mit mehr als 5.000 Mitarbeitern ansässig. Damit ist die CargoCity Süd, die 1996 in Betrieb genommen wurde, fast vollständig ausgelastet. Mit dem Kauf des 84 Hektar großen Geländes der ehemaligen Caltex-Raffinerie im Oktober 2004 haben wir uns die Option geschaffen, das Gelände marktgerecht zu entwickeln.

Ein weiteres Highlight im Immobilienmanagement war darüber hinaus die pünktliche Inbetriebnahme des weltweit ersten Lufhansa-First-Class-Terminals, das wir als Bauherr für unseren Hauptkunden realisiert haben.

In den kommenden beiden Jahren werden nach dem Abzug der US-amerikanischen Streitkräfte weitere Flächen für die gewerbliche Nutzung zur Verfügung stehen. Unter anderem gehört dazu das derzeitige Wohngebiet der Amerikaner östlich des Flughafen-Geländes. An der 2004 gegründeten Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens sind wir beteiligt.

Flug- und Terminalbetrieb

Der Strategische Geschäftsbereich Flug- und Terminalbetrieb (FTB) verantwortet die Entwicklung und den Betrieb der Flughafen-Infrastruktur einschließlich der Start- und Landebahnen, koordiniert die Arbeitsabläufe auf den Vorfeldern und leitet das Terminalmanagement. Zudem gewährleistet der Bereich die Sicherheit auf dem gesamten Flughafen-Gelände und erbringt Luftsicherheitsdienstleistungen wie Passagier-, Gepäck- und Warenkontrollen.

Flughafen-Entgelte

Im Jahr 2002 hat die Fraport AG mit den Fluggesellschaften eine Rahmenvereinbarung über die Entwicklung der Flughafen-Entgelte im Zeitraum 1. Januar 2002 bis 31. Dezember 2006 geschlossen. 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. Im Jahr 2004 wurden die Entgelte um durchschnittlich 4,0 % angehoben; 2005 erfolgte eine Entgelterhöhung um nur 1,75 % einschließlich Sonderleistungen und anteiliger Vorlaufkosten für den Flughafen-Ausbau.

Steigende Sicherheitsanforderungen

Sicherheit hat im Luftverkehr seit den Terroranschlägen 2001 oberste Priorität. Einer EU-Verordnung folgend müssen seit Januar 2004 alle Waren und Personen, auch Flughafen- und Airline-Mitarbeiter, beim Betreten „sensibler Teile der Sicherheitsbereiche“ in den Terminals kontrolliert werden. Zu den „sensiblen Teilen“ zählen diejenigen Terminalbereiche, in denen sich bereits sicherheitskontrollierte, abfliegende Passagiere aufhalten beziehungsweise sich bereits überprüfetes Gepäck befindet.

Seit Januar 2005 müssen zudem alle Zugangsberechtigten vor Betreten der Sicherheitsbereiche identifiziert werden. Dazu wurde Ende 2004 ein System installiert, mit dem Zugangsberechtigte Personen mittels eines PIN (= persönliche Identitäts-Nummer) erkannt werden. Geplant ist, dieses Verfahren zu einem späteren Zeitpunkt durch ein biometrisches Kontrollsystem zu ersetzen.

Biometriegestützte Zugangskontrollen befinden sich bereits seit Februar 2004 auch für die Passagiere im täglichen Probebetrieb, vor allem mit dem Ziel, den Zeitaufwand für die notwendigen Kontrollen auf ein Minimum zu beschränken. Unter Leitung des Bundesinnenministeriums in Kooperation mit Lufthansa und Fraport wird in Frankfurt ein System getestet, bei dem die Identifikation eines Passagiers anhand einer Kombination aus Passdaten und Iriserkennung erfolgt – bislang auch aus Sicht der Fluggäste ein Erfolg. Die Testphase wurde deshalb bis August 2005 verlängert.

Maximale Kapazitätsauslastung

Bis zur Inbetriebnahme der geplanten neuen Landebahn und eines neuen Terminals muss der Frankfurter Flughafen mit stark begrenzten Kapazitäten auskommen. Schon heute ist die Nachfrage nach Slots (= Zeitfenster für Starts und Landungen) größer als das Angebot – und in der Branche wird für die kommenden Jahre eine stetige Zunahme des Luftverkehrsaufkommens prognostiziert. Um an diesem Wachstum trotz der Beschränkung des derzeitigen Landebahnsystems teilhaben zu können, müssen wir die gegebenen Kapazitäten bestmöglich ausschöpfen. Das ist Grundlage unseres Geschäfts, Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit der internationalen Luftverkehrsdrehscheibe „FRA“ und zudem Anforderung unserer Kunden.

Die diesjährigen Zuwächse bei Passagieren und Cargo um 5,7 beziehungsweise 11,4 Prozent wurden mit nur 4,1 Prozent mehr Flugzeugbewegungen erreicht. Das heißt, die Airlines haben durchschnittlich größere Flugzeuge eingesetzt, zudem ist deren Auslastung gestiegen. Um den Trend zum Einsatz größerer Flugzeuge zu unterstützen, wurde in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn das Verbindungsangebot der Bahn über den Fernbahnhof des Flughafens so ausgeweitet, dass innerdeutsche Kurzstreckenflüge zunehmend auf die Schiene verlagert werden können.

Potenzial für eine noch höhere Produktivität der Kapazitäten steckt auch in einer weiteren Verbesserung der operativen Prozesse. Daran arbeiten Lufthansa, die Deutsche Flugsicherung und Fraport im Projekt „Future for FRA“ seit 2000 gemeinsam. Themen sind Innovationen im Anflug- und Landeverfahren, eine Verbesserung des Rollverkehrs auf dem Vorfeld und ein gemeinsames Pünktlichkeitsmanagement. Diese Projekte haben dazu beigetragen, die neuen Rekordwerte im Verkehrsaufkommen 2004 auf begrenztem Raum reibungslos und mit einer hohen Pünktlichkeitsquote aufzunehmen. Noch ein Erfolg: Der „Koordinationseckwert“, das heißt, die maximal zulässige Anzahl der in einem Zeitabschnitt planbaren Starts und Landungen, konnte zum Winterflugplan 2004/2005 angehoben werden: In der Zeit von sechs bis 14 Uhr auf 80, von 14 bis 22 Uhr auf 81 Flugbewegungen pro Stunde.

Vorbereitung auf den A380

Der A380 kommt: 2007 werden die doppelstöckigen Airbusse der Lufthansa und ihrer „Star Alliance“-Partner am Terminal 1 andocken, schon ab 2006 stehen im Terminal 2 für die Großraumjets der anderen Fluglinien sukzessive bis zu fünf Positionen zur Verfügung. Bis dahin müssen unsere Terminals so umgebaut werden, dass sie den Anforderungen des A380 entsprechen. Lounge- und Warteraumkapazitäten müssen vergrößert, Wegeführungen angepasst und neue Fluggastbrücken gebaut werden.

Bodenverkehrsdienste

Die Bodenverkehrsdienstleistungen rund um das Flugzeug – unter anderem Passagier- und Gepäckservices sowie die Flugzeugabfertigung – erbringt der Strategische Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste (BVD).

Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, die Frankfurt vor anderen Hubs auszeichnet, ist auch dem perfekten Ineinandergreifen der komplexen Prozesse am Boden zu verdanken. Diesen Wettbewerbsvorteil werden wir auch in einem sich wandelnden Marktumfeld mit einem integrierten Geschäftsmodell, zu dem unsere Bodenverkehrsdienste mit ihren hohen Qualitätsstandards gehören, sichern und ausbauen.

Der Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste steht vor großen Herausforderungen: Der Konsolidierungsprozess bei den Airlines setzt sich fort, der Wettbewerb verschärft sich auch wegen der Konkurrenz durch Low-Cost-Airlines zunehmend. Die Fluggesellschaften müssen sparen und setzen auf konsequentes Kostenmanagement. Das verändert die Bedingungen für die Zulieferer am Boden und gilt umso mehr, als sie in einem zunehmend liberalisierten, also einem wettbewerbsoffenen Markt agieren. BVD wird sich dementsprechend grundlegend neu positionieren.

Im Geschäftsjahr 2004 wurden dafür die Weichen gestellt. Bei gleichbleibend hoher Qualität der Dienstleistungen steigerte BVD seine Produktivität nachhaltig. Dank einer kontinuierlichen Optimierung der Geschäftsprozesse und engagierter Mitarbeiter wurde das im Vorjahresvergleich deutlich höhere Verkehrsaufkommen mit nahezu der gleichen Zahl von Beschäftigten bewältigt.

In einem nächsten Schritt sollen flexiblere Arbeitszeitmodelle die bisherigen Schichtpläne ablösen. Damit kann der Personaleinsatz noch besser an die saisonalen und täglichen Schwankungen im Verkehrsaufkommen angepasst werden. Größere Flexibilität eröffnet BVD auch den notwendigen Spielraum, um auf den Strukturwandel in der Branche mit einer stärkeren Differenzierung von Leistungen und Preisen einzugehen.

Die Frachtservices wurden zum 1. Juli 2004 in eine Konzern-Tochtergesellschaft, die Fraport Cargo Services GmbH, ausgegliedert. Unter den bisherigen Kostenstrukturen war dieses Geschäftsfeld nicht mehr konkurrenzfähig. Mit diesem Schritt haben wir die Voraussetzung dafür geschaffen, dass die Frachtabfertigung ihre Marktposition unter wettbewerbsfähigen Bedingungen im Unternehmensverbund ausbauen kann.

Akquisitionen und Beteiligungen

Die Fraport AG hält im In- und Ausland rund 50 Beteiligungen. Der Zentralbereich Akquisitionen und Beteiligungen (BET) steuert im Wesentlichen die Geschäftstätigkeit derjenigen Konzern-Gesellschaften, die ihren Hauptsitz außerhalb Frankfurts haben.

Internationalisierung bedeutet zusätzliche Chancen für die Fraport AG. Wir partizipieren an wachstumsstarken Märkten und verringern die Abhängigkeit von Frankfurt als nur einem Markt. Unser Fokus liegt dabei auf den Geschäftsfeldern Flughafen-Management, Ground Handling und Aviation Security.

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. Die dargestellten Werte sind zur besseren Vergleichbarkeit nach IFRS ermittelt.

Beteiligungen an Flughäfen und BOT-Projekte

Die Fraport AG ist beteiligt an den Gesellschaften Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (Flughafen Frankfurt-Hahn), Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (Flughafen Hannover) und Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH (Flughafen Saarbrücken). Zudem hält die Fraport AG Anteile an den Gesellschaften Antalya Airport (Antalya) und Lima Airport Partners (LAP), die befristete Konzessionen zum Betrieb des internationalen Terminals in Antalya beziehungsweise des peruanischen Flughafens besitzen.

Am Flughafen Frankfurt-Hahn hielt die Fraport AG bis zum Ende des Berichtsjahres 73,07 % der Anteile. Anfang 2005 soll das Eigenkapital der Gesellschaft erhöht werden. Im Zuge dessen wird das Land Hessen Gesellschafter und erwirbt 17,5 % der Anteile, die der bisherigen Gesellschafter Fraport AG und Land Rheinland-Pfalz liegen dann bei 65,0 % beziehungsweise 17,5%. Strategisch ist der ehemalige Militärflughafen im Hunsrück ausgerichtet auf den Low-Cost-Markt sowie das Charter- und Cargo-Geschäft. Hauptkunde im Passagiertransport ist die irische Fluggesellschaft Ryanair. Sie fliegt inzwischen 21 Ziele ab Frankfurt-Hahn an, verschob aber die Aufnahme einiger zusätzlicher Ziele auf 2005. Weil zudem Volare Airlines und Air Polonia ihre Verbindungen ab Frankfurt-Hahn einstellten, lag das Passagierwachstum leicht unter den Erwartungen: Das Plus gegenüber 2003 betrug „nur“ 13,6 %, es wurden 2,8 Mio. Fluggäste gezählt. Die abgefertigte Cargomenge erhöhte sich um 20,0 % auf knapp 191,1 Tsd. t. Dazu trug auch die Geschäftsaufnahme der British Airways World Cargo bei, die seit dem 16. September 2004 ab Frankfurt-Hahn startet. Die britische Airline verlagerte einen Flug aus Köln/Bonn und einen weiteren von Frankfurt Main aufgrund der geplanten Nachtflugverbote in den Hunsrück. Im November erhöhte sie die Frequenz auf vier Flüge wöchentlich. Diese Entwicklung bestätigt: Die Zukunft gehört angesichts der Wettbewerbsvorteile bei Kosten, Vertrieb und Marktsegmentierung konsolidierten Flughafen-Systemen, die sowohl eine Drehscheiben-Funktion für den Interkontinental-Verkehr erfüllen als auch preisgünstige Punkt-zu-Punkt-Verkehre anbieten können. Frankfurt Main/ Frankfurt-Hahn bietet sich als ein solches System an.

Der Umsatz in Frankfurt-Hahn erhöhte sich gegenüber 2003 um 31,0 % auf € 29,6 Mio., der Verlust auf EBITDA-Basis konnte wegen des deutlich unterproportionalen Anstiegs des operativen Aufwands um 42,7 % auf € – 4,3 Mio. reduziert werden.

An der Betreibergesellschaft des Flughafens Hannover (Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH) ist die Fraport AG mit 30 % beteiligt. Er ist Heimatbasis der Hapag-Lloyd Flug GmbH und seit 2003 auch des Low-Cost-Carriers Hapag-Lloyd-Express GmbH. Hannover profitierte von dem anhaltenden Verkehrswachstum im Low-Cost-Markt. Die Zahl der Passagiere stieg gegenüber 2003 um 4,1 % auf 5,2 Mio. Der Umsatz lag mit € 129,0 Mio. um 1,7 % über dem Vorjahr, das EBITDA nahm um 8,5 % auf € 31,4 Mio. (im Vorjahr € 34,3 Mio.) ab.

Der Flughafen Saarbrücken, an dessen Betreibergesellschaft wir mehrheitlich 51,0 % halten, ist mit 0,5 Mio. Passagieren, das sind 0,4 % mehr als im Vorjahr, der kleinste Flughafen in unserem Portfolio. Der Flughafen wickelt vor allem Passagierverkehr im Pauschalreise-sektor ab. Umsatz und EBITDA stagnierten nahezu auf Vorjahresniveau: Der Umsatz betrug € 9,7 Mio., das EBITDA € 0,8 Mio.

Im türkischen Antalya sind wir an der Betreibergesellschaft des internationalen Terminals (Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi) mit 50 % beteiligt. Zusätzlich besitzen wir 30 % der Dividendenrechte. Nachdem im Vorjahr das Passagieraufkommen während des Irak-Kriegs stark eingebrochen war, nahm die Zahl der Fluggäste im Geschäftsjahr 2004 wieder deutlich zu, sie stieg um 27,4 % auf 12,4 Mio. Der Umsatz lag mit € 124,0 Mio. (im Vorjahr € 94,5 Mio.) um 31,2 % über dem Vorjahr, das EBITDA wuchs um 29,5 % auf € 67,7 Mio.

An der Gesellschaft Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), die den Flughafen Jorge Chavez in Lima, Peru, ausbaut, modernisiert und betreibt, hat die Fraport AG eine Beteiligung in Höhe von 42,75 %. Die LA verfügt über eine 30-jährige Betriebskonzession, die optional um weitere zehn Jahre verlängert werden kann. Der peruanische Flughafen gewinnt in Lateinamerika zunehmend an Bedeutung, was sich an der Passagierentwicklung zeigt: Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl der Fluggäste um 11,9 % auf 5,1 Mio. Bedingt durch Währungseffekte sank der Umsatz um 1,3 % auf € 60,8 Mio., das EBITDA lag mit € 12,5 Mio. um 5,9 % über dem Vorjahr. Ausgedrückt in US-Dollar wären Umsatz und EBITDA um 8,2 % beziehungsweise um 16,5 % gestiegen.

Der weltweite Trend zur Privatisierung von Flughäfen und zur Vergabe von Managementleistungen hält an. Die Fraport AG hat sich im Geschäftsjahr 2004 an mehreren Ausschreibungen beteiligt. Im Dezember 2004 erhielten wir den Zuschlag für das Management des internationalen Flughafens in Kairo. Der Vertrag soll über acht Jahre laufen. Er sieht keine Kapitalbeteiligung an der ägyptischen Flughafen-Gesellschaft oder Investitionsverpflichtungen in die dortige Flughafen-Infrastruktur vor.

Beteiligungen im Bereich Sicherheitsdienstleistungen

Sicherheit gehört bei Fraport zum strategischen Kerngeschäft. Unsere 100-prozentige Tochtergesellschaft ICTS Europe Holdings B.V. baute 2004 ihre führende Stellung in Europa weiter aus. Der ICTS-Konzern (ICTS) arbeitet mit 18 eigenständigen Tochtergesellschaften in 17 Ländern auf mehr als 50 Flughäfen, von Lissabon bis Athen, von Oslo bis Rom. Zu den Kunden zählen unter anderem American Airlines, Delta Air Lines, Continental Airlines, US Airways und Northwest Airlines sowie die Flughäfen Athen, Paris-Charles de Gaulle und Amsterdam-Schiphol. Das Geschäftsfeld Luftsicherheit ist Tätigkeitsschwerpunkt der ICTS, zudem entwickelt sie integrierte Sicherheitskonzepte und bietet ihr Know-how auch außerhalb der Luftfahrtbranche erfolgreich, zum Beispiel in der Schifffahrt, an.

Wegen des hohen Qualitätsstandards ihrer Sicherheitsdienstleistungen hat die amerikanische Luftfahrt-Aufsichtsbehörde FAA der ICTS Europe die Zulassung für alle US-Fluglinien in Europa erteilt. Daraufhin schlossen United Airlines und ICTS Europe im Juni 2004 einen Vertrag, der Sicherheitskontrollen (Passagier- und Passkontrollen, Untersuchungen von Handgepäck und Flugzeugen) unter anderem an den Flughäfen London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Frankfurt, Amsterdam, München und Zürich vorsieht.

Besondere Herausforderungen in Sachen Sicherheit stellten 2004 zwei große Sportereignisse – die Olympischen Spiele in Athen und die Fußball-Europameisterschaft in Portugal. In beiden Fällen war die ICTS Europe als Sicherheitsdienstleister aktiv.

Mit neuen Kunden, Services und Standorten konnte die ICTS Europe ihren Umsatz im Geschäftsjahr 2004 um 19,9 % auf € 301,4 Mio. steigern, das EBITDA der Gesellschaft lag bei € 22,5 Mio. und damit um 30,8 % über dem Vorjahreswert.

Beteiligungen im Bereich Bodenverkehrsdienste

Die 100 %-Tochter VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH (VAS) baute ihr Geschäft auf dem Flughafen Wien auch im Geschäftsjahr 2004 weiter aus. Kunden sind gut 20 Airlines, die Palette der Dienstleistungen umfasst unter anderem Flugzeugabfertigung, Gepäck- und Passagierservices. Der Umsatz nahm um 1,0 % auf € 10,3 Mio. zu, das EBITDA sank von € 1,0 Mio. auf € 0,9 Mio. Zum 1. Januar 2005 wurde die Gesellschaft umbenannt in Fraport Ground Services Austria GmbH.

In Spanien und Portugal sind wir über Beteiligungen an den Gesellschaften „Ineuropa Handling U.T.E.“ beziehungsweise „Portway-Handling de Portugal, S.A.“ im Ground Handling-Geschäft aktiv; seit Oktober 2004 sind wir auch auf dem amerikanischen Markt präsent: Die neu gegründete, 100-prozentige Tochtergesellschaft Fraport Ground Services USA, Inc., hat ihren Sitz in Jacksonville, Florida. Auf dem internationalen Airport, mit einem jährlichen Passagieraufkommen von rund 5 Mio., bietet unsere US-Tochter Dienstleistungen in der Flugzeugabfertigung (Rampen- und Gepäckservice) sowie Passagierservices an. Ziel der Gesellschaft ist es, Ground Handling auch an anderen amerikanischen Flughäfen anzubieten.

Sonstige Beteiligungen und Kooperationen

Im Jahr 2004 hat die Fraport AG mit der Shanghai Airport Group eine Tochtergesellschaft in China gegründet. Beide Flughafen-Unternehmen halten 50 % der Anteile an der Shanghai Frankfurt Airport Consulting Service Co. Ltd. mit Sitz in Schanghai. Der Jointventure-Vertrag hat eine Laufzeit von zunächst 20 Jahren. Diese neue Consulting-Tochtergesellschaft soll vor allem fachkundige Beratung zum Bau und Betrieb von Flughäfen sowie Personal-Training für den zivilen Luftverkehr in China anbieten. Ein erstes Kooperationsabkommen hatten Fraport AG und die Shanghai Airport Group bereits Ende 2002 geschlossen, um gemeinsam Flughafen-Know-how in China zu vermarkten.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Die Fraport AG steigerte ihre Ergebnisse im Geschäftsjahr 2004 um zweistellige Wachstumsraten: Das EBITDA nahm um 16,7 % auf € 457,2 Mio. zu, der Jahresüberschuss lag mit € 137,0 Mio. um 33,0 % über dem Vorjahreswert. Zu dieser Entwicklung leistete unser erfolgreiches Kostenmanagement einen wichtigen Beitrag.

Ergebniskennzahlen	2004		2003		Veränderung in %
	in € Mio.		in € Mio.		
EBITDA ¹	457,2		391,8		16,7
EBIT ¹	288,9		209,6		37,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	260,2		202,0		28,8
Jahresüberschuss	137,0		103,0		33,0

¹ Die Berechnung von EBITDA und EBIT ist gegenüber 2003 leicht geändert, die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Nähere Angaben dazu finden Sie im Anhang.

Entwicklung Umsatzerlöse²	2004		2003		Veränderung in %
	in € Mio.	in %	in € Mio.	in %	
Verkehrsentgelte	1.061,0	66,5	1.008,0	67,2	5,3
davon Flughafen-Entgelte	491,1	30,8	448,4	29,9	9,5
Bodenverkehrsdienstentgelte	386,1	24,2	393,0	26,2	-1,8
Infrastrukturentgelte	183,8	11,5	166,6	11,1	10,3
Sicherheitsdienstleistungen	115,2	7,2	82,5	5,5	39,6
Umsatzerlöse Real Estate	184,4	11,6	189,6	12,7	-2,7
Umsatzerlöse Retail	104,0	6,5	100,1	6,7	3,9
Parkierung	50,7	3,2	50,1	3,3	1,2
Sonstige Umsatzerlöse	79,7	5,0	68,6	4,6	16,2
Umsatzerlöse gesamt	1.595,0	100,0	1.498,9	100,0	6,4

² Die Aufteilung der Umsatzerlöse hat sich im Zuge der Reorganisation unserer Geschäftsbereiche leicht geändert; die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2004 stiegen um 6,4 % auf € 1.595,0 Mio. Davon entfielen 66,5 % auf die **Verkehrsentgelte**. Sie setzen sich aus Flughafen-, Bodenverkehrsdienst- und Infrastrukturentgelten zusammen. Für ihre Erhöhung um 5,3 % auf € 1.061,0 Mio. war insbesondere die Erholung des Luftverkehrsaufkommens wesentlich; bei den Flughafen- und Infrastrukturentgelten kam eine Preiserhöhung zum 1. Januar 2004 um durchschnittlich 4,0 % beziehungsweise 2,9 % dazu und auch die Entgelte aus Militärflugverkehr lagen leicht über dem Vorjahreswert. Von der gestiegenen Verkehrsmenge profitierten auch die Bodenverkehrsdienste, leichte Marktanteilsverluste konnten deutlich überkompensiert werden. Für den ausgewiesenen Erlösrückgang gegenüber dem Vorjahr ist die Ausgliederung der Frachtservices zum 1. Juli 2004 in eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Fraport AG maßgeblich. Dies hatte jedoch keine negative Ergebnisauswirkung, weil sich im Zuge dessen auch die Aufwendungen entsprechend verringerten.

Einen deutlichen Anstieg verzeichneten die Umsatzerlöse aus **Sicherheitsdienstleistungen**, sie erhöhten sich um 39,6 % auf € 115,2 Mio. Hierzu trug vor allem die Zunahme der Passagierzahlen bei. Außerdem werden die Sicherheitsauflagen für europäische Flughäfen seit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 kontinuierlich verschärft. Der entsprechenden EU-Richtlinie folgend, mussten ab dem 1. Januar 2004 zusätzlich zu den bestehenden Passagier- und Gepäckkontrollen alle Personen und Waren überprüft werden, die in die so genannten „sensiblen Teile der Sicherheitsbereiche“ in den Terminals gelangen. Betroffen von dieser Regelung sind auch die Mitarbeiter des Flughafens und der Airlines.

Die Umsatzerlöse **Real Estate** sind – ebenso wie die Retail- und die Parkierungserlöse – im Wesentlichen dem neuen Strategischen Geschäftsbereich HVM zuzuordnen. Sie beinhalten Mieten, Erlöse aus Versorgungsleistungen und Konzessionsabgaben, die der Bereich von Dritten für die Nutzung unserer Flächen und Einrichtungen erhebt. Gegenüber dem Vorjahr gingen die Umsatzerlöse Real Estate um 2,7 % auf € 184,4 Mio. zurück. Zum einen erbrachte die Fraport AG weniger Versorgungsleistungen, weil einige Kunden von unserer in Frankfurt ansässigen Tochtergesellschaft Energy Air GmbH übernommen wurden, zum anderen lagen die Konzessionsabgaben leicht unter dem vergleichbaren Vorjahreswert.

Die Umsatzerlöse aus dem **Retail**-Geschäft beinhalten Umsatzabgaben von Einzelhandelsgeschäften inklusive der Dutyfree- und Travel Value-Läden („Shopping“) sowie von Dienstleistern wie Banken, Autovermietungen und anderen. Hinzu kommen Umsatzerlöse aus Werbung, die am Flughafen platziert wird. Die Retail-Umsätze stiegen gegenüber 2003 um 3,9 % auf € 104,0 Mio. an. Während sich die Werbeerlöse und die Abgaben von Service-Anbietern positiv entwickelten, waren die Shopping-Erlöse leicht rückläufig. Hier standen dem positiven Effekt, der höheren Passagierzahl, zwei negative entgegen: Der schwache Kurs des US-Dollars schmälerte die Kaufkraft vieler internationaler Passagiere, zudem stand im Terminal 1 wegen der Modernisierungsarbeiten temporär weniger Verkaufsfläche zur Verfügung.

Die **Parkierungserlöse** stagnierten auf Vorjahresniveau. 2004 beliefen sie sich auf € 50,7 Mio. Dass sich die Zunahme der Passagierzahlen nicht umsatzsteigernd niederschlug, ist unter anderem Folge der hervorragenden Anbindung des Flughafens an das Streckennetz der Deutschen Bahn – ein Standortvorteil, den wir in Zusammenarbeit mit der Bahn stetig ausbauen.

Nach der Ausgliederung der Frachtabfertigung in eine Tochtergesellschaft stellte die Fraport AG der „Fraport Cargo Services“ im Rahmen der vereinbarten Konzernarbeitnehmerüberlassung Personal zur Verfügung. Dieser Sachverhalt war maßgeblich für den Anstieg der **sonstigen Umsatzerlöse** um 16,2 % auf € 79,7 Mio.

Ausbau-Planung und Terminal-Modernisierung ließen die **aktivierten Eigenleistungen** von € 16,3 Mio. im Jahr 2003 auf € 20,5 Mio. ansteigen. Dagegen gingen die **sonstigen betrieblichen Erträge** um € 19,9 Mio. auf € 24,9 Mio. zurück. Dafür gab es zwei wesentliche Gründe: Der Vorjahreswert enthielt einen einmaligen Ertrag aus einem Grundstücksverkauf in Höhe von € 8,4 Mio. und die Fremdwährungskursgewinne gingen um € 7,0 Mio. zurück. Die **Gesamtleistung** lag mit € 1.640,4 Mio. um 5,2 % über dem Vorjahreswert.

Der **Sachaufwand** nahm um 4,4 % auf € 542,5 Mio. zu. Im Vergleich zu Umsatz und Gesamtleistung stieg er damit trotz der höheren Aufwendungen für die Modernisierung der Terminals und Flugbetriebsflächen unterproportional. Dieser Instandhaltungsaufwand ist im **Materialaufwand** enthalten, der mit € 343,1 Mio. um 10,6 % über dem Vorjahreswert lag. Zum Anstieg des Materialaufwands trug außerdem der Mehrbedarf an Fremdpersonal

für Sicherheitsdienstleistungen bei. Der **sonstige betriebliche Aufwand** verringerte sich gegenüber 2003 um 4,9 % auf € 199,4 Mio. Wesentlich dafür war der Rückgang von Währungskursverlusten um € 10,0 Mio.

Der **Personalaufwand** konnte gegenüber 2003 reduziert werden: Er betrug € 640,7 Mio., das entspricht einem Rückgang um 1,2 %. Mit gezielten Maßnahmen konnte die Effizienz der Geschäftsabläufe so verbessert werden, dass die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter mit 12.203 leicht unter dem Vorjahresniveau lag – trotz der deutlich höheren Verkehrszahlen. Zudem musste 2004 ein deutlich geringerer Betrag als im Vorjahr der Rückstellung für Altersteilzeitregelungen zugeführt werden. Gegenläufig wirkten sich die Tarifierhöhungen um jeweils 1 % ab Januar beziehungsweise ab Mai 2004 aus. Die Personalaufwandsquote bezogen auf die Umsatzerlöse sank von 43,3 % auf 40,2 %.

Resultat der Produktivitätssteigerung war die im Vergleich zum Umsatz überproportionale Zunahme des **EBITDA** um 16,7 % auf 457,2 Mio.

Die **Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen** in Höhe von € 168,3 Mio. waren um 7,6 % beziehungsweise € 13,9 Mio. niedriger als 2003. Die planmäßigen Abschreibungen verringerten sich, weil der Rückgang der Abschreibungen auf den Anlagenbestand nicht durch Abschreibungen auf Zugänge kompensiert wurde. Der Rückgang von Abschreibungen auf den Anlagenbestand hatte mehrere Gründe, insbesondere die geringere Bemessungsgrundlage im Jahr 2004 durch außerplanmäßige Abschreibungen im Vorjahr, eine Methodenänderung bei der Abschreibung beweglicher Anlagegüter (vgl. Anhang) sowie die Sacheinlage Fraport Cargo Services GmbH. Außerplanmäßig wurden im Berichtsjahr € 14,9 Mio. gegenüber € 20,0 Mio. im Vorjahr abgeschrieben.

Wegen des geringeren Abschreibungsaufwands stieg das **EBIT** (Betriebsergebnis) mit einem Plus von 37,8 % auf € 288,9 Mio. noch stärker an als das EBITDA.

Das **Finanzergebnis** in Höhe von € – 28,7 Mio. verschlechterte sich gegenüber 2003 um € 21,1 Mio. Die darin enthaltenen Beteiligungserträge gingen um € 5,6 Mio. auf € 36,6 Mio. zurück. Wesentlich dafür war eine im Vorjahr erfolgte Ausgleichszahlung der Projektgesellschaft für die Privatisierung der Berliner Flughäfen in Höhe von € 4,8 Mio. Zudem stiegen die Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens um € 19,5 Mio. auf € 37,1 Mio. Sie beinhalteten außerplanmäßige Abschreibungen auf unsere Tochtergesellschaften Air-Transport IT Services, Inc., USA, Portway-Handling de Portugal, S.A., Portugal und VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH. Bei diesen Gesellschaften mussten die Ertrags- und Ergebniserwartungen angesichts der Marktsituation nach unten korrigiert werden. Positiv entwickelte sich das Zinsergebnis: Durch die vermehrte Tilgung von Krediten und das niedrigere Zinsniveau stieg es um € 7,6 Mio. auf € – 9,0 Mio.

Im Geschäftsjahr 2004 erzielte die Fraport AG ein **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** in Höhe von € 260,2 Mio. und damit gegenüber 2003 einen Zuwachs um 28,8 %. Die Steuerquote ging von 48,0 % auf 46,5 % zurück, in Folge dessen stieg der **Jahresüberschuss** noch deutlicher, nämlich um 33,0 % auf € 137,0 Mio.

Wir werden der Hauptversammlung 2005 die Ausschüttung von € 68,0 Mio. vorschlagen. Damit läge die **Dividende** bei 75 Cent pro Aktie. Für das Geschäftsjahr 2003 waren 44 Cent pro Aktie ausgezahlt worden.

Vermögens- und Finanzlage

Investitionen

Die Investitionen der Fraport AG stiegen gegenüber 2003 um 19,2 % auf insgesamt € 251,0 Mio. Davon entfielen € 199,4 Mio. auf Investitionen in Sachanlagen, € 4,4 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte und € 47,2 Mio. auf Finanzanlagen.

Gesamtinvestitionen	2004 in € Mio.	2003 in € Mio.	Veränderung in %
Immaterielle Vermögensgegenstände	4,4	7,3	- 39,7
Sachanlagen	199,4	167,5	19,0
Finanzanlagen	47,2	35,7	32,2
Summe	251,0	210,5	19,2

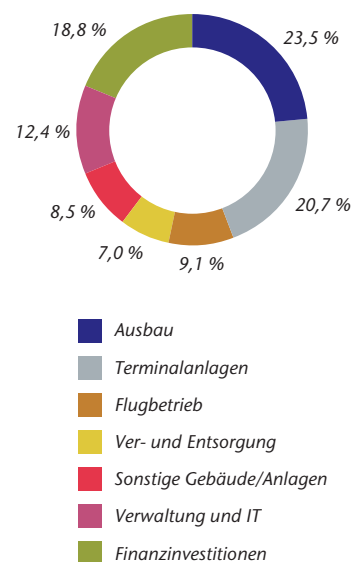
Die € 203,8 Mio. **Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände** beinhalteten € 52,0 Mio. für die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals inklusive deren brandschutztechnischer Ausstattung. In die Ertüchtigung der Flugbetriebsflächen – mit dem Schwerpunkt Erneuerung der Start- und Landebahn Nord – flossen € 22,8 Mio. Für den geplanten Flughafen-Ausbau, unter anderem für Leistungen im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren und Maßnahmen, mit denen die technischen Voraussetzungen für den Ausbau geschaffen werden, tätigten wir Investitionen in Höhe von € 59,1 Mio. Auch die Vorbereitungen der Fraport AG im Rahmen des Baus der A380-Wartungshalle durch die Lufthansa sind in dieser Position enthalten. Bei den Investitionen in sonstige Gebäude und Anlagen in Höhe von € 21,3 Mio. haben die Investitionen für das Lufthansa-First-Class-Terminal mit € 9,9 Mio. das größte Gewicht.

Die **Finanzinvestitionen** stiegen um € 11,5 Mio. auf € 47,2 Mio. Der Vorjahreswert beinhaltete den Kaufpreis von € 30,1 Mio. für weitere 10 % Gesellschafteranteile am Flughafen Hannover. 2004 legten wir € 10,0 Mio. in einem Währungsfonds an, weitere € 20,7 Mio. wurden im Rahmen des gesetzlich vorgeschriebenen Insolvenzschutzes von Wertguthaben aus Altersteilzeit- und Langzeitkonten in Fondsanteile investiert. Rund € 10 Mio. investierten wir in die Tochterunternehmen Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH und Fraport Cargo Services GmbH. Bei der Portway-Handling de Portugal, S.A. wurde eine Kapitalerhöhung in Höhe von € 1,2 Mio. durchgeführt.

Die geplante Kapazitätserweiterung des Flughafens prägt das mittel- und langfristige Investitionsprogramm der Fraport AG. Das Gesamtinvestitionsvolumen für den Bau einer neuen Landebahn sowie von Passagierabfertigungs- und weiterer Betriebsanlagen ist inflationsbereinigt (bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000) mit rund € 3,4 Mrd. angesetzt. Von 2000 bis Ende 2004 haben wir im Zuge der Vorbereitungen bereits € 203,2 Mio. investiert, von denen € 35,4 Mio. aufwandswirksam erfasst wurden.

Ein weiterer Schwerpunkt in den kommenden Jahren wird die wirtschaftliche und technische Weiterentwicklung der bestehenden Abfertigungsgebäude sein. Für entsprechende Aktivitäten, einschließlich der brandschutztechnischen Ertüchtigung sowie des Um- und Ausbaus der Retail-Flächen, sind Mittel in einer Größenordnung von rund € 1,0 Mrd. vorgesehen.

Investitionen: € 251,0 Mio.



Kapitalflussrechnung

Der **Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit**¹ hat sich gegenüber dem Vorjahr um 23,0 % auf € 489,6 Mio. erhöht, vor allem wegen des um € 34,0 Mio. gestiegenen Jahresüberschusses sowie der größeren Veränderung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und anderen Passiva um € 96,6 Mio. Dagegen verminderte sich die Zunahme der Rückstellungen gegenüber dem Vorjahr um € 75,9 Mio.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** sank um € 86,3 Mio. auf € 237,5 Mio. Investitionsschwerpunkte waren mit € 203,8 Mio. Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte. 2003 war darüber hinaus noch die Garantiezahlung von € 136,5 Mio. im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement zu leisten, die für den damals höheren Mittelabfluss verantwortlich war.

Die freien, dem Unternehmen zur Verfügung stehenden Mittel (Free Cash flow) ergeben sich als Saldo aus dem Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit und den Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen. Sie nahmen um € 62,5 Mio. auf € 285,8 Mio. zu.

Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** erhöhte sich um € 154,3 Mio. auf € 220,3 Mio. Dies resultierte aus dem Abfluss der Dividendenzahlung für 2003 in Höhe von € 39,7 Mio. und einer Reduktion der Tages- und Termingelder um € 125,9 Mio.

Insgesamt stieg der **Finanzmittelbestand** im Geschäftsjahr 2004 um € 31,8 Mio. auf € 572,7 Mio.

¹ Die Position „Abnahme langfristiger finanzinduzierter Passiva“ wurde 2003 im Cash flow aus Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. In der Kapitalflussrechnung 2004 ist diese Position in den „Sonstigen nicht zahlungswirksamen sowie ungewöhnlichen zahlungswirksamen Aufwendungen/Erträgen“ und damit im Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit enthalten.

Kapitalflussrechnung

in € Mio.	2004	2003	Veränderung
Jahresüberschuss	137,0	103,0	34,0
Abschreibungen und Zuschreibungen			
auf Gegenstände des Anlagevermögens	205,6	200,0	5,6
Zunahme der Rückstellungen	55,7	131,6	-75,9
Sonstige nicht zahlungswirksame sowie ungewöhnliche			
zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-0,6	3,0	-3,6
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen			
des Anlagevermögens	1,8	-8,1	9,9
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus			
L+L sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions-			
oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	49,4	24,5	24,9
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L			
sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions-			
oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	40,7	-55,9	96,6
Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit	489,6	398,1	91,5
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen			
des immateriellen Anlagevermögens und des			
Sachanlagevermögens	16,9	16,4	0,5
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle			
Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen	-203,8	-174,8	-29,0
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen			
des Finanzanlagevermögens	2,0	10,3	-8,3
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-52,6	-39,2	-13,4
Auszahlung aufgrund der Garantieverpflichtung für			
Investitionen in Zusammenhang mit Manila-Projekt	-	-136,5	136,5
Cash flow aus Investitionstätigkeit	-237,5	-323,8	86,3
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen	6,7	2,6	4,1
Auszahlungen an Unternehmenseigner und			
Minderheitsgesellschafter	-39,7	-	-39,7
Auszahlungen für den Erwerb eigener Anteile (netto)	0,1	-0,5	0,6
Veränderung von Termingeldern (Saldo)	-162,7	-36,8	-125,9
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten	-24,7	-31,3	6,6
Cash flow aus Finanzierungstätigkeit	-220,3	-66,0	-154,3
Veränderung des Finanzmittelfonds	31,8	8,3	23,5
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	540,9	532,6	8,3
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	572,7	540,9	31,8
Guthaben			
Flüssige Mittel	586,5	550,0	36,5
Verbindlichkeiten			
„Cash Pool“-Verbindlichkeiten	-13,8	-9,1	-4,7
	572,7	540,9	31,8

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** in Höhe von € 3.042,4 Mio. blieb gegenüber dem 31. Dezember 2003 nahezu unverändert. Die **Anlagenintensität**, also das Verhältnis von Anlagevermögen zu Bilanzsumme, stieg von 72,5 % im Vorjahr auf 73,2 %.

Das **Umlaufvermögen** verringerte sich um 2,2 % auf € 780,9 Mio. Wesentlich dafür war der Rückgang des Forderungsbestands. Mit Verbesserungen im Debitorenmanagement reduzierten wir die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um € 27,6 Mio. auf € 100,1 Mio. Die anderen Forderungen und sonstigen Vermögenswerte sanken um € 25,4 Mio. auf € 84,7 Mio., insbesondere weil die Forderungen gegen Fluggesellschaften zur Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms (CASA 1) um € 21,5 Mio. auf € 41,4 Mio. zurückgingen. Dagegen stieg der Finanzmittelbestand um € 36,5 Mio. auf € 586,5 Mio.

Die **Rückstellungen** nahmen um € 55,7 Mio. auf € 493,3 Mio. zu, unter anderem wegen höherer Rückstellungen für Steuern sowie für Altersteilzeit und Pensionen.

Dank des verbesserten operativen Cash flows konnten im Jahr 2004 die **Verbindlichkeiten** im Vorjahresvergleich reduziert werden. Insgesamt gingen sie um € 166,2 Mio. auf € 725,8 Mio. zurück. Langfristige Bankdarlehen wurden vermehrt getilgt, die Aufnahme von Tages- und Termingeldern war geringer und das Zinsniveau war niedriger als 2003.

Der Jahresüberschuss nahm von € 103,0 Mio. im Jahr 2003 auf € 137,0 Mio. zu. Vor allem deshalb erhöhte sich das **Eigenkapital** um 6,4 % auf € 1.731,9 Mio. Die Eigenkapitalquote (ohne den zur Ausschüttung vorgesehenen Bilanzgewinn) stieg von 52,3 % auf 54,7 %. Das Eigenkapital deckte 75,1 % des Anlagevermögens (Vorjahr: 72,4 %) ¹.

Zum Bilanzstichtag waren die verfügbaren Finanzmittel höher als die Bankverbindlichkeiten. Das Verhältnis der Netto-Finanzschulden zum Eigenkapital, das so genannte **Gearing**, ging von 11,8 % auf – 1,8 % zurück.

¹ Anlagendeckung = Eigenkapital ohne vorgesehene Dividendenzahlung/Anlagevermögen nach Abzug des Sonderpostens für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen.

Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen von Bundesrepublik Deutschland (18,3 %), Land Hessen (31,9 %) und Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (20,4 %) 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. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und mit ihnen verbundenen Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.“

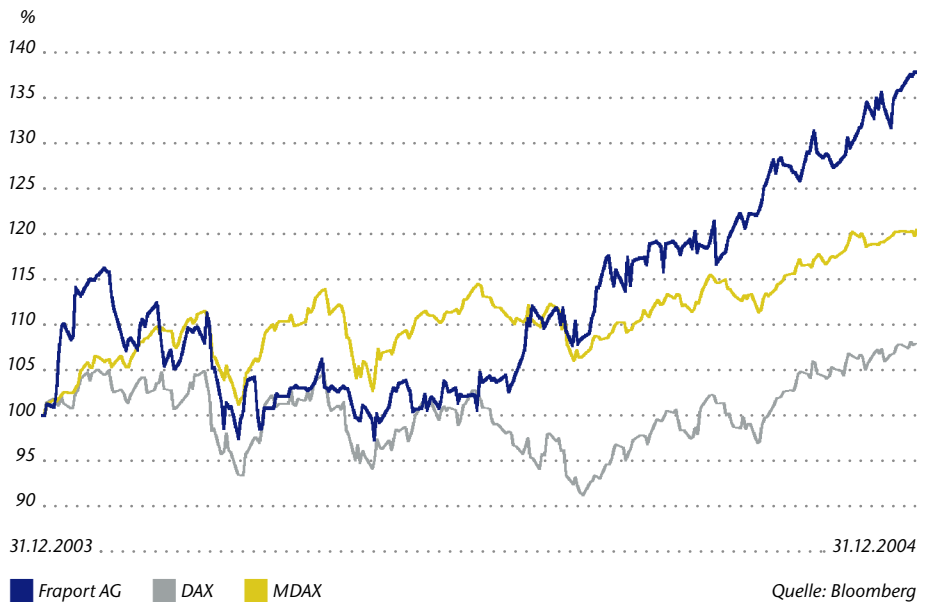
Aktie und Investor Relations

Im Jahr 2004 stand die Fraport-Aktie unter wechselnden Einflüssen. Nach einem positiven Start zu Jahresbeginn bremsten die Terroranschläge in Madrid und steigende Rohölpreise die Entwicklung an den europäischen Aktienmärkten. Bis zur Jahresmitte belasteten diese Vorgänge auch den Kurs der Fraport-Aktie. Im weiteren Verlauf des Jahres gaben steigende Gewinne deutscher Unternehmen und optimistischere Konjunkturerwartungen für den Standort Deutschland der Aktie deutlichen Auftrieb. Zudem dürfte die positive Geschäftsentwicklung der Fraport AG diesen Trend unterstützt haben.

Die deutschen Aktienindizes DAX und MDAX zogen im Verlauf des Jahres 2004 an: Der DAX verzeichnete ein Plus von 7,3 %, der MDAX legte um 20,3 % zu.

In der gleichen Zeit erzielte die Fraport-Aktie eine Gesamtrendite von 40,3 %. Sie übertraf damit den DAX um 33,0 Prozentpunkte und den MDAX um 20,0 Prozentpunkte.

Kursentwicklung seit dem 31.12.2003 auf 100 indiziert



Der Höchstkurs 2004 entsprach dem Jahresschlusskurs von € 31,39, der Tiefststand wurde mit € 22,20 am 18. Mai festgestellt. Die Marktkapitalisierung am Jahresende betrug € 2.841,3 Mio.; das entspricht einer Steigerung des Börsenwerts um € 784,0 Mio. seit Jahresbeginn. Durchschnittlich wurden 102.563 Aktien je Börsentag gehandelt.

Kennzahlen zur Fraport-Aktie

ISIN	DE 000 577 330 3
Wertpapierkennnummer (WKN)	577330
Tickerkürzel Reuters	FRAG.DE
Tickerkürzel Bloomberg	FRA

	Einheit	2004	2003
Grundkapital Fraport AG (nach HGB)	in € Mio.	906,4	903,6
Anzahl Aktien gesamt	Stück	90.638.708	90.361.658
Anzahl Aktien im Umlauf ¹ zum 31.12.	Stück	90.515.040	90.231.488
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresschlusskurs	in €	31,39	22,80
Höchstkurs ²	in €	31,39	24,89
Tiefstkurs ³	in €	22,20	15,95
Jahresperformance ⁴	in %	40,3	34,1
Marktkapitalisierung ⁵	in € Mio.	2.841	2.057
Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag	in Stück	102.563	62.697
Dividende je Aktie	in €	0,75	0,44
Ausschüttungssumme	in € Mio.	68,0	39,7
Dividendenrendite zum 31.12. ⁶	in %	2,4	1,9

¹ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien

² Schlusskurs am 30. Dezember 2004 bzw. 4. September 2003

³ Schlusskurs am 18. Mai 2004 bzw. 8. Januar 2003

⁴ Prozentuale Steigerung der Gesamtrendite im Berichtszeitraum

⁵ Jahresschlusskurs multipliziert mit der Anzahl der Aktien im Umlauf am Bilanzstichtag

⁶ Bezogen auf den Jahresschlusskurs

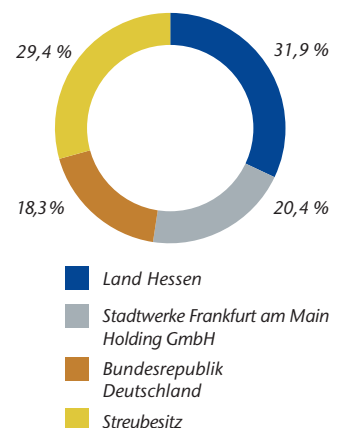
Aktionärsstruktur

Größte Einzelaktionäre sind nach wie vor das Land Hessen, die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und die Bundesrepublik Deutschland. Im Streubesitz befinden sich 29,4 % der Aktien.

Dividendenpolitik

Aufsichtsrat und Vorstand der Fraport AG werden der Hauptversammlung 2005 vorschlagen, eine Dividende von € 0,75 je Aktie zu beschließen (Vorjahr: € 0,44). Bezogen auf den Jahresüberschuss der Fraport AG in Höhe von € 137,0 Mio. (HGB) würde die Ausschüttungsquote damit bei 49,6 % liegen, bezogen auf das Konzern-Ergebnis von € 136,4 Mio. bei 49,9 %. Die vergleichbaren Vorjahreswerte lagen bei 38,5 % beziehungsweise 34,5 %.

Aktionärsstruktur



Investor Relations bei Fraport

Unser Ziel ist es, mit umfassender, offener und zeitnaher Information größtmögliche Transparenz für den Kapitalmarkt zu schaffen.

Im Geschäftsjahr 2004 hat sich Fraport an 53 Roadshow-Tagen institutionellen Investoren im In- und Ausland präsentiert. Damit haben wir unsere bestehenden Kontakte intensiviert und neue aufgebaut. Der Vorstand präsentierte das Unternehmen außerdem in der Hauptversammlung sowie in Bilanzpresse-, Analysten- und Kapitalmarktkonferenzen. Zum zweiten Mal lud der Vorstand zu einem Investorentag ein, der in diesem Jahr auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn stattfand.

Zur dritten Hauptversammlung am 2. Juni 2004 kamen rund 1.400 Anteilseigner und Aktionärsvertreter in die Jahrhunderthalle, Frankfurt-Höchst. Bei einer Präsenz von 77,7 % des Grundkapitals wurden Vorstand und Aufsichtsrat jeweils mit 99,98 % der Stimmen entlastet. Versammlungsleiter war der Fraport-Aufsichtsratsvorsitzende Karlheinz Weimar, Hessens Finanzminister und seit Dezember 2003 im Amt.

Mit Inkrafttreten des Anlegerschutzverbesserungsgesetzes (AnSVG) am 30. Oktober 2004 ist unsere IR-Arbeit noch umfangreicher geworden. Zudem sind die Vorschriften zu Insider-Haftung, Ad-hoc-Publizität und Directors' Dealings neu definiert und verschärft worden.

Eine Studie, die im Auftrag des Wirtschaftsmagazins „Capital“ durchgeführt worden ist, bescheinigt die Qualität unserer IR-Arbeit. Analysten aus ganz Europa beurteilten Glaubwürdigkeit, Qualität und Zeitnähe unserer Arbeit sowie die Güte der Corporate Governance. Im MDAX nahm Fraport 2004 den neunten Rang unter 50 Unternehmen ein.

Unseren Internet-Auftritt, der vor allem eine wesentliche Rolle in der Kommunikation mit unseren Privatanlegern spielt, werden wir 2005 ausbauen. Wir bieten auf unserer Website (www.fraport.de) unter „Investor Relations“ ein breites Informationsangebot. Mit dem Online-Geschäftsbericht, Live-Übertragungen von Analystenkonferenzen und der Verfügbarkeit aller Zahlen im Excel-Format gehen wir weit über den üblichen Standard hinaus. In Zusammenarbeit mit Banken, Sparkassen und Aktionärsverbänden wollen wir auch unser Veranstaltungsangebot an Privatanleger verstärken.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Seit dem Börsengang im Jahr 2001 können Fraport-Mitarbeiter im Rahmen des leistungs- und erfolgsabhängigen Vergütungsprogramms „LEA“ einmal im Jahr Aktien zeichnen. Die Aktien für dieses Programm erwirbt die Fraport AG unter teilweiser Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach einer Kapitalerhöhung gegen Bareinlage zurück und überträgt sie an ihre Beschäftigten.

Seit Start des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms haben Fraport-Beschäftigte mehr als 719.736 Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von je € 10,00 erworben.

2004 entschieden sich rund 5.100 Mitarbeiter für eines der angebotenen Aktienmodelle und zeichneten 146.450 Fraport-Aktien. Damit stieg die Beteiligungsquote von 33,1 % im Jahr 2003 auf 41,5 %. Die Aktien wurden im Mai 2004 zum Preis von je € 22,22 ausgegeben, der Kurs errechnete sich aus dem durchschnittlichen Xetra-Schlusskurs im Zeitraum 1. bis 16. April 2004 abzüglich eines Abschlags von € 1,00.

Mitarbeiter

Die Fraport AG hat im abgelaufenen Geschäftsjahr durchschnittlich 12.203 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende) beschäftigt, das waren 1,9 % weniger als 2003. Die Zahl der Auszubildenden¹ stieg um 10 auf 286. Rund 4.000 Bewerbungen um die 110 angebotenen Ausbildungsplätze belegen einerseits die Attraktivität der Fraport AG als Ausbildungsbetrieb; sie sind aber auch ein Indiz für die nach wie vor angespannte Lage auf dem Ausbildungsstellenmarkt.

Chancengleichheit und Fortbildung

Chancengleichheit und ein qualitativ hochwertiges Fortbildungsangebot sind Voraussetzungen dafür, dass alle Mitarbeiter ihr Potenzial entfalten können. Der Grundsatz der Chancengleichheit ist bei der Fraport AG in einer Betriebsvereinbarung festgehalten und wird bei allen personalpolitischen Entscheidungen berücksichtigt. Mit dieser Vereinbarung soll mehr Frauen der Zugang zu Führungspositionen ermöglicht werden. Generell wollen wir Frauen wie Männern die Vereinbarkeit von Beruf und Familie erleichtern.

Mit unserem umfangreichen Fortbildungsangebot im Rahmen des „Fraport College“ bieten wir den Beschäftigten die Möglichkeit, den steigenden Anforderungen der Wissensgesellschaft dauerhaft gerecht zu werden. Immer komplexere Arbeitsabläufe und der Einsatz neuer Technologien stellen wachsende Anforderungen an die Qualifikation. Das College vermittelt das notwendige Wissen und sichert so auch die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens.

Die strategische Führungskräfteentwicklung steuern wir über die „Fraport Academy“. Potenzielle Kandidaten werden identifiziert und entsprechend geschult. Die Academy unterstützt darüber hinaus das Management interner Veränderungsprozesse. Außerdem bieten wir in Kooperation mit der University of Nottingham Business School ausgewählten „High Potentials“ ein berufs begleitendes MBA-Programm an (Master of Business Administration).

Gesundheitsmanagement

Fraport sieht im Engagement für die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine wichtige Aufgabe, von der beide Seiten profitieren. Gesunde Mitarbeiter fehlen seltener und tragen zu einer leistungsorientierten Unternehmenskultur bei. Deshalb bauen wir unser prämiertes Gesundheitsmanagement kontinuierlich aus. Im Jahr 2004 gewährte die AOK den bei ihr versicherten Fraport-Mitarbeitern erneut einen Beitragsbonus von 1,2 % auf den Kassenbeitrag. Die Einsparung von insgesamt € 2,1 Mio. kam gleichermaßen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wie dem Unternehmen zu Gute.

Zukunftsfähig durch Innovationen

Fraport setzt auf die Kreativität seiner Beschäftigten: Ihre Ideen helfen, Prozesse zu verbessern und erhebliche Kosten zu sparen. Zudem konnten viele neue Produkte bereits als Gebrauchsmuster oder Patent angemeldet werden. Eine im Jahr 2004 eingerichtete Stabsstelle beim Vorstand Arbeitsdirektor prüft eingereichte Verbesserungsvorschläge, identifiziert neue Projekte und arbeitet eng mit Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen zusammen.

¹ Die Berechnungsgrundlage für die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter hat sich zum 1. Januar 2004 geändert. Wir berechnen nun auf Basis von Monatsdurchschnitten, zuvor waren es Quartalsdurchschnitte. Die Zahl der Auszubildenden hätte im Jahr 2003 nach der neuen Berechnungsmethode bei 276 gelegen.

Betriebliche Altersvorsorge

Die Fraport AG deckt die tariflich zugesicherte „zusätzliche Altersvorsorge“ durch eine Versicherung bei der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK) ab. Die ZVK arbeitet im Wesentlichen auf Basis der Umlagefinanzierung. Ein Teil der Altersvorsorge für leitende Angestellte ist ebenfalls über die ZVK abgedeckt. Ergänzt wird dies durch eine direkte, arbeitnehmerfinanzierte Pension der Fraport AG.

Umweltschutz

Die Fraport AG ist sich ihrer besonderen Umweltverantwortung als Flughafen-Betreiberin bewusst. Umweltschutz ist ein zentraler Grundsatz unserer Unternehmensphilosophie und das Umweltmanagement ist in die strategische Führung des Unternehmens integriert. Wirtschaftliche wie auch ökologische Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit sind die übergeordneten Koordinaten unserer Umweltpolitik. Das Vermeiden von Belastungen ist für uns wichtiger als ihre Folgen zu beseitigen. Deshalb hat Sparsamkeit im Umgang mit den natürlichen Ressourcen Boden, Wasser, Luft und Energie für uns oberste Priorität.

Seit 1999 verfügt die Fraport AG über ein Umweltmanagementsystem. Wir überprüfen regelmäßig, ob die Geschäftspraxis mit unserer Umweltpolitik und unseren Umweltzielen übereinstimmt und schaffen Abhilfe, wenn dies nicht der Fall ist. Wir stellen sicher, dass alle gesetzlichen und behördlichen Auflagen eingehalten werden. Die Auswirkungen des Flughafen-Betriebs werden systematisch beobachtet und erfasst und nach Maßgabe festgelegter Standards analysiert und bewertet. Mögliche Folgen von Neuerungen in den betrieblichen Abläufen werden im Voraus bestimmt und beurteilt. Unser Umweltmanagementsystem ist nach EMAS (Europäische Verordnung zum Eco Management Audit Scheme) validiert und nach der weltweit geltenden Norm ISO 14001 zertifiziert. EMAS ist das von der Europäischen Union geschaffene Instrument „über die freiwillige Beteiligung von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung“. Wesentlicher Bestandteil von EMAS ist die Verpflichtung zu einer jährlichen Erklärung über den betrieblichen Umweltschutz und wesentliche Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf die Umwelt.

Die Fraport AG unterstützt über einen Umweltfonds Natur- und Umweltschutzmaßnahmen sowie Projekte in den Bereichen Umwelt-Pädagogik und -Forschung. Seit Gründung des Fonds 1997 förderten wir über 280 ökologische Projekte mit einem Betrag von bisher ca. € 16,5 Mio.

Unsere umfangreiche Umwelterklärung informiert die Öffentlichkeit über den betrieblichen Umweltschutz. Sie enthält detaillierte Erläuterungen zu wesentlichen Umweltauswirkungen und -leistungen des Airports sowie eine Aufstellung der umweltbezogenen Ziele. Aktuelle Informationen zu Umweltaspekten sind auch auf der Fraport-Homepage (www.fraport.de) zu finden.

Risikomanagement

Fraport verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Es stellt sicher, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und auf ein akzeptables Maß begrenzt werden.

Risikopolitische Grundsätze

Fraport sucht aktiv Chancen und nimmt sie wahr, sofern die Größenordnung der angestrebten Vorteile und die eingegangenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis stehen. Der kontrollierte Umgang mit Risiken ist das primäre Ziel unseres Risikomanagements.

Aus der Zielsetzung leiten sich folgende risikopolitische Grundsätze ab:

- *Die Risikostrategie wird auf die Unternehmensstrategie abgestimmt bzw. muss mit dieser konsistent sein, da durch sie vorgegeben wird, wie stark die unternehmerischen Aktivitäten mit Risiken behaftet sind.*
- *Risikomanagement wird in den laufenden Geschäftsprozess integriert.*
- *Das Management der Risiken erfolgt in erster Linie durch die Organisationseinheiten, die vor Ort operativ tätig sind.*
- *Der Risikomanagement-Prozess soll sicherstellen, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und auf ein akzeptables Maß reduziert werden.*
- *Eine aktive und offene Kommunikation der Risiken ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor des Risikomanagement-Systems.*
- *Alle Mitarbeiter der Fraport AG sind aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen.*

Das Risikomanagement-System

Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer gesonderten Richtlinie dokumentiert. Darin hat der Vorstand seine risikopolitischen Grundsätze formuliert, die Aufbauorganisation und den Ablaufprozess des Risikomanagements geregelt sowie das Berichtswesen und die Kommunikationswege festgelegt.

Der „Risikomanagement-Ausschuss“ (RMA), ranghöchstes Gremium unterhalb des Vorstands und mit leitenden Mitarbeitern der Unternehmensbereiche besetzt, führt das zentrale Risikomanagement durch, entwickelt es mit Bezug auf die Geschäftsprozesse weiter und erstattet dem Vorstand Bericht.

Das Risikocontrolling ist dezentral und direkt in den Geschäftsbereichen und Vorstandsstäben verankert, um Risiken frühzeitig erkennen und steuern zu können. Die jeweiligen Leitungsteams sind verpflichtet, Risikobereiche ständig zu beobachten und über alle Risiken ihres Bereichs einmal im Quartal an den RMA zu berichten. Außerhalb der turnusgemäßen Berichterstattung neu auftretende „wesentliche“ Risiken müssen umgehend gemeldet werden.

Der Risikotransfer durch den Abschluss von Versicherungen wird durch das Tochterunternehmen Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH (AAV) gesteuert.

Das Risikomanagement-System entspricht den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) und seine Funktionsfähigkeit wird von der Internen Revision regelmäßig geprüft. Darüber hinaus wird im Rahmen der Jahresabschlussprüfung der Fraport AG von den beauftragten Wirtschaftsprüfern die Risikofrüherkennungsfunktion kontrolliert.

Bewertung von Risiken

Der RMA aggregiert die vollumfänglichen Risikomeldungen aus den Bereichen und bewertet die Risikosituation der Fraport AG auf Unternehmensebene anhand einer „Risk Map“. An den Vorstand werden Risiken dann gemeldet, wenn sie nach einem systematischen und unternehmensweit einheitlichen Bewertungsmaßstab als „wesentlich“ eingestuft werden müssen. Als „wesentlich“ gelten bestandsgefährdende Risiken und solche, die in Bezug auf ihr Schadenspotenzial und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit definierte Schwellen überschreiten. Dabei wird zwischen Bruttobewertung – vor den etablierten Gegenmaßnahmen – und Nettobewertung – nach der Berücksichtigung entsprechender Gegenmaßnahmen – unterschieden.

Risikomanagement bei Beteiligungen

Die Richtlinie zum Risikomanagement-System der Fraport AG enthält darüber hinaus Vorgaben für die Beteiligungen der Fraport AG, die, abhängig von ihrer Bedeutung, unterschiedlich stark in das Risikomanagement-System eingebunden sind. Die Beteiligungsrichtlinie regelt Aufbauorganisation und Ablauf des Risikomanagements und fordert die Beteiligungen zu kontinuierlicher Berichterstattung über wesentliche Risiken auf.

Geschäftsrisiken

Im Folgenden erläutern wir die Risiken, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der Fraport AG haben könnten.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Konjunkturelle Schwankungen können einen bedeutenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der Fraport AG haben. Im Jahr 2004 ist die Weltwirtschaft nach Berechnung des IWF um 5,0 % gewachsen. Die weltweite Konjunkturbelebung hat sich positiv auf die Entwicklung des Passagier- und Frachtaufkommens ausgewirkt. Unser Geschäftsumfeld war stabil und es gab keine nennenswerten Risiken.

In Krisen- und Kriegszeiten sind wir unmittelbar von Flugstreichungen und Streckenstilllegungen bedroht. Eine Begrenzung des Nachfragerisikos ist nur bedingt möglich. Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz hat der Flughafen Frankfurt in der Vergangenheit davon profitiert, dass die Airlines in Krisenzeiten ihr Geschäft auf die Hubs konzentrieren. Deshalb haben wir die Auswirkungen von Krisen bislang in relativ kurzer Zeit ausgleichen können.

Währungskursschwankungen, soweit sie das Kaufverhalten von Passagieren beeinflussen, können unsere Ertragsentwicklung speziell im Retail-Geschäft verändern.

Die von uns derzeit vermieteten Gebäude und Flächen werden überwiegend von Airlines oder von Unternehmen, deren Geschäft in hohem Maße von der Luftverkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt abhängt, genutzt. Insoweit besteht für diesen Teil des Immobiliengeschäfts keine direkte Abhängigkeit von der allgemeinen Immobilienentwicklung. Sollten wir in Zukunft, wie geplant, vermehrt gewerbliche Flächen entwickeln und vermarkten, wird sich die Bewirtschaftung dieser Flächen stärker an den allgemeinen Marktbedingungen orientieren.

Marktrisiken

Die Geschäftsbeziehung mit unserem Hauptkunden Lufthansa und den Partnern der Star Alliance trägt in erheblichem Umfang zur Umsatzentwicklung bei. Eine Beeinträchtigung dieser Geschäftsbeziehung hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Fraport AG. Wir gehen davon aus, dass die Lufthansa beziehungsweise die Star Alliance aus der derzeitigen Konsolidierungsphase in der europäischen Luftverkehrsbranche langfristig gestärkt hervorgehen wird.

Zunehmender Wettbewerb und zum Teil fallende Preise setzen die Airlines permanent unter Kostendruck. Ende 2005 läuft die Vereinbarung über Bodenverkehrsdienste zwischen der Fraport AG und der Lufthansa aus. Im Rahmen der Neuverhandlungen mit unserem Hauptkunden sehen wir die Gefahr, dass die Konditionen des neu abzuschließenden Vertrages negative Auswirkungen auf unser Ergebnis haben könnten.

Die wirtschaftliche Situation einiger Fluggesellschaften ist schwierig. Akute Schwächen könnten bewirken, dass einzelne Airlines ihren Flugbetrieb ganz oder teilweise einstellen müssen. Die am Standort Frankfurt damit frei werdenden Slots könnten jedoch anderen Interessenten zur Verfügung gestellt werden, für die aktuell keine freien Kapazitäten vorhanden sind.

Es könnte sich erlösmindernd auswirken, wenn die Kosten für die zusätzlichen Personen- und Warenkontrollen in Frankfurt, die gemäß der EU-Luftsicherheitsverordnung seit dem 1. Januar 2004 durchgeführt werden, nicht oder nur teilweise auf die Flughafen-Entgelte umgelegt werden können.

Bereits in den letzten beiden Geschäftsberichten haben wir das Risiko einer möglichen Beschränkung der Einnahmemöglichkeiten aus umsatzabhängigen Gestattungsentgelten von Gesellschaften, die am Frankfurter Flughafen gemäß der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (BADV) tätig sind, dargestellt. Nach einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 16. Oktober 2003 darf ein Flughafen keine Gestattungsentgelte gemäß BADV von einem Bodenabfertiger und anderen Dienstleistern verlangen, die über Entgelte zur Nutzung einzelner Flughafen-Einrichtungen hinausgehen. Ein Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 16. März 2004 enthält allerdings keine Hinweise darauf, dass die Erhebung eines Gestattungsentgelts als Gegenleistung für die Marktzutrittsgewährung als rechtswidrig anzusehen ist. Sollte sich die diesbezügliche Rechtsprechung ändern, müssten möglicherweise bereits vereinnahmte Entgelte rückerstattet werden. Wir gehen davon aus, dass wir auch künftig Entgelte von den Bodenabfertigungsdienstleistern erheben werden, da das Urteil des Europäischen Gerichtshofs ein kos-

tenbezogenes Nutzungsentgelt erlaubt. Sollte das Entgelt künftig jedoch unterhalb der derzeitigen Höhe liegen oder eine Entgelterhebung nicht mehr möglich sein, kann es zu deutlichen Umsatzeinbußen kommen.

Im Zuge der anstehenden Novellierung des Fluglärmsgesetzes könnte eine Erweiterung des aktuellen Schallschutzprogramms notwendig werden. In diesem Zusammenhang besteht das Risiko, dass sich Fraport an entsprechenden Maßnahmen am Standort Frankfurt beteiligen muss.

Der Anhang zur „Verordnung Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt“ sieht entweder eine Trennung zwischen abfliegenden, bereits sicherheitskontrollierten Passagieren und ankommenden Fluggästen oder entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vor, um ankommende Passagiere – inklusive Reisegepäck – auch am Ankunftsflughafen kontrollieren zu können, wenn sie am jeweiligen Abflugflughafen nicht gemäß der EU-Sicherheitsstandards kontrolliert worden sind. Auch Transfergepäck ist von dieser Regelung betroffen. Zurzeit wird geprüft, welche Auswirkungen diese Vorschrift für den Flughafen Frankfurt im Hinblick auf eine Anpassung von Verfahren und Infrastruktur hat.

Die Nachfragesituation in Bezug auf die zu bebauende Fläche des Fernbahnhofs könnte sich nachteilig verändern. In diesem Fall bestünde die Gefahr, dass sich weiterer Abschreibungsbedarf ergibt.

Risiken in Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau

Mit dem geplanten Bau einer weiteren Landebahn und eines dritten Passagierterminals hat der Airport Frankfurt die Chance, seinen Status als internationaler Hub-Flughafen in der Zukunft zu halten und noch auszubauen. Der Flughafen-Ausbau ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Teilnahme Fraports am langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs. Ein Nicht-Ausbau oder weitere Verzögerungen könnten bedeuten, dass sich die Verkehrsströme 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. Vor allem die Verlagerung von Lufthansa-Flugverbindungen oder -Betriebsteilen zu anderen Flughäfen hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen für Fraport.

Die Ausbaupläne stoßen auf erheblichen Widerstand bei verschiedenen Interessengruppen in der Region. Kommunen und andere Gruppen haben bereits Klagen eingereicht beziehungsweise angedroht. Trotz des erfolgreichen Abschlusses des Raumordnungsverfahrens im Sommer 2002 als erster Stufe der notwendigen Verwaltungsverfahren und des erreichten Standes des Planfeststellungsverfahrens ist das Risiko einer bedeutenden Verzögerung oder gar Verhinderung des Ausbaus auf juristischem Wege nicht auszuschließen. In diesem Zusammenhang kann es zu finanziellen Mehrbelastungen kommen. Um bei der Bevölkerung und anderen vom Flughafen-Ausbau betroffenen Gruppen einen möglichst breiten Konsens zu erzielen, haben wir entschieden, bei der Umsetzung des Ausbaus vorhabens die Ergebnisse und Empfehlungen des Mediationsverfahrens einschließlich eines Nachtflugverbots für geplante Flüge ab Inbetriebnahme der neuen Landebahn, 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 bevorzugte Variante nicht realisierbar sein, wäre die Werthaltigkeit der bereits getätigten Investitionen wesentlich beeinträchtigt.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Zins- und Währungsrisiken begegnen wir durch die Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen für den Einsatz von Derivaten sind in einer internen Richtlinie verbindlich geregelt. Voraussetzung für den Einsatz von Derivaten ist das Bestehen eines abzusichernden Risikos. Offene Derivate-Positionen können sich allenfalls im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften ergeben, bei denen das dazugehörige Grundgeschäft entfällt oder entgegen der Planung nicht zustande kommt. Zinsderivate werden ausschließlich zur Optimierung von Kreditkonditionen und zur Begrenzung von Zinsänderungsrisiken im Rahmen von fristenkongruenten Finanzierungsstrategien eingesetzt. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt. Im Rahmen unserer Zins- und Währungspolitik sind wir Ende 2004 mittels Derivate Zinssicherungspositionen eingegangen, um im Hinblick auf den sich mittelfristig abzeichnenden Kapitalbedarf das derzeit am Markt vorherrschende historisch niedrige Zinsniveau zu nutzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht nunmehr das Risiko, dass sich das Marktzinsniveau weiter verringert und sich dadurch der negative Marktwert der Zinssicherungsinstrumente erhöht. Das hätte zur Folge, dass die Drohverlustrückstellungen erhöht werden müssten. Aufgrund der Einschätzung des überwiegenden Teils der Marktteilnehmer, die von mittelfristig ansteigenden Zinsen ausgehen, schätzen wir dieses Risiko als gering ein. Im Falle einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs werden die bis dahin aufgelaufenen Drohverlustrückstellungen realisiert. Aktuell sieht Fraport keine weiteren nennenswerten Zins- und Währungskursrisiken.

Die wirtschaftlich schwierige Situation einiger Fluggesellschaften könnte zu Forderungsausfällen führen. Diesem Risiko tragen wir soweit wie möglich durch aktives Debitorenmanagement Rechnung.

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 abgeschlossen. Die wesentlichen laufenden Risiken und Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit dem Projekt sind im Folgenden dargestellt.

Im Jahr 2003 leitete die Fraport AG ein Schiedsgerichtsverfahren bei dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) gegen die Republik der Philippinen auf Basis des Deutsch-Philippinischen Investitionsschutzabkommens ein. Im Rahmen dieses Schiedsverfahrens verfolgt Fraport die Verurteilung der Republik der Philippinen zur Zahlung von Schadensersatz. Ausgang und Dauer des Schiedsverfahrens sind offen.

Die philippinische Regierung legte 2004 ihre Schiedsklageerwiderung (Counter-Memorial) vor, in welcher sie die Zuständigkeit des Schiedsgerichts und die Begründetheit der Schiedsklage bestreitet. Gleichzeitig erhob sie eine noch unbezifferte Eventual-Schiedswiderklage gegen die Fraport AG für den Fall, dass das Schiedsgericht seine Zuständigkeit für die Schiedsklage bejahen sollte. Diese Eventual-Schiedswiderklage wird im Wesentlichen mit der angeblichen Beteiligung der Fraport AG an behaupteten rechtswidrigen Handlungen auf den Philippinen begründet. Fraport ist der Auffassung, dass ihre Investitionen rechtmäßig erfolgt sind und die Forderungen der philippinischen Regierung unbegründet sind.

Der philippinische Supreme Court bestätigte mit Entscheidung vom 21. Januar 2004 sein Urteil vom 5. Mai 2003 zur Nichtigkeit der Konzessionsverträge der Projektgesellschaft PIATCO. PIATCO hatte Rechtsmittel gegen dieses Urteil 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 in einem obiter dictum 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.

Die philippinische Regierung erhob am 21. Dezember 2004 vor dem RTC (Landgericht) Pasay City eine Enteignungsklage gegen PIATCO. Das Gericht verfügte am gleichen Tag die sofortige Besitzeinweisung der Kläger, worauf diese das Terminal ebenfalls am gleichen Tag in Besitz nahmen. Am 4. Januar 2005 ordnete das Gericht an, dass ein bei einer philippinischen Bank im Rahmen des Entschädigungsverfahrens deponierter Geldbetrag von zirka US-\$ 62 Mio. an die PIATCO ausbezahlt sei. Auf Antrag der Regierung untersagte der Supreme Court die Auszahlung per einstweiliger Verfügung am 14. Januar 2005.

Ende des Jahres 2003 wurde ein Ermittlungsverfahren des philippinischen National Bureau of Investigation unter anderem gegen die Fraport AG wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das so genannte „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 Investitionen auf den Philippinen rechtmäßig erfolgt sind. 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. Es besteht das Risiko, dass dieses Verfahren das ICSID-Schiedsverfahren beeinflussen beziehungsweise die Rechtmäßigkeit der Investition der Fraport AG auf den Philippinen infrage stellen könnte.

Im Jahr 2002 verklagte die Fraport AG PIATCO auf Rückzahlung eines Darlehens in Höhe von US-\$ 28 Mio. Daraufhin erhob PIATCO eine Widerklage auf Zahlung von PHP 1,57 Mrd. (rund € 22,5 Mio.) Schadensersatz und Kosten gegen die Fraport AG. PIATCO und ihre Gesellschafter vereinbarten im September 2003 ein Moratorium bezüglich wechselseitiger Ansprüche. Dieses ist in der Vergangenheit mehrfach, zuletzt bis zum 30. Juni 2005, verlängert worden.

Anfang 2003 beschlossen die Gesellschafter und Direktoren der PIATCO – gegen die Stimmen der Fraport AG und der von ihnen gestellten PIATCO-Direktoren – die Vorbereitung einer Schadensersatzklage gegen die Fraport AG sowie deren Direktoren wegen angeblich gesellschaftswidrigen und -schädigenden Verhaltens. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück. Darüber hinaus ist strittig, ob diese Beschlüsse rechtmäßig sind. Auch für diese angeblichen Ansprüche gilt das oben genannte Moratorium.

Daneben sind auf den Philippinen weitere Straf- und Ermittlungsverfahren gegen amtierende und frühere Organmitglieder und Mitarbeiter der Fraport AG eingeleitet worden, an denen die Fraport AG nicht unmittelbar als Partei beziehungsweise Betroffene beteiligt ist, deren Fortdauer und möglicher Ausgang jedoch das ICSID-Schiedsverfahren beeinflussen könnte, beziehungsweise die Rechtmäßigkeit der Investition der Fraport AG auf den Philippinen infrage 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 das Gebäude Mängel aufweise, die auf eine ungenügende Bauleitung der Fraport AG zurückzuführen seien. Infolgedessen sei die Werthaltigkeit der Teilerbbaurechte zweifelhaft. Die Gefahr, dass Fraport zu Ersatzleistungen verpflichtet werden könnte, wird von uns als gering angesehen.

Bereits zum 31. Dezember 2003 haben wir berichtet, dass die DB Station & Service AG Forderungen aus Vorleistungen für die Überbauung des Fernbahnhofs am Flughafen Frankfurt gegenüber der Fraport AG erhebt. Im Juni 2004 hat die DB Station & Service AG in dieser Angelegenheit eine Klage über einen Teilbetrag der angemeldeten Forderungen in Höhe von rund € 30 Mio. zuzüglich Zinsen eingereicht. Im August 2004 klagte die DB Station & Service AG zusätzlich auf Zahlung von etwa € 52 Mio. zuzüglich Zinsen. In dieser Form halten wir die Forderungen nach wie vor für nicht berechtigt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Fraport AG weitere Zahlungen für die mit dem Bau in Zusammenhang stehenden Kosten leisten muss.

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

Einzelne ausländische Standorte bergen allgemeine politische, volkswirtschaftliche und unternehmensspezifische Risiken sowie Marktrisiken.

Unsere Konzession zum Betrieb des internationalen Terminals in Antalya ist zeitlich bis zum 31. Juli 2007 befristet. 2003 wurde die Konzession zum Betrieb eines zweiten Terminals an ein türkisches Unternehmen vergeben. Da dieses zweite Terminal voraussichtlich im Frühjahr 2005 eröffnet wird, rechnen wir mit Erlösausfällen.

Bereits im letzten Jahr haben wir berichtet, dass das Marktumfeld, in dem die AirIT Inc. in den USA Flughafen-bezogene IT-Services anbietet, nach dem 11. September 2001 schwieriger geworden ist. Seitdem konzentrieren die Flughäfen ihre Investitionen hauptsächlich auf den Sicherheitsbereich. Diese Entwicklung schwächt sich nur langsam wieder ab, die Auftragslage ist dementsprechend problematisch.

Bei der ICTS Europe besteht bei der branchenüblichen Vielzahl von Ausschreibungen grundsätzlich das Risiko, dass Aufträge nicht verlängert werden, was Umsatzeinbußen zur Folge hätte. Darüber hinaus drohen im Fall von Fehlleistungen Imageverlust und Schadensersatzansprüche.

Sonstige Risiken

Unser Geschäftsbetrieb kann durch Ereignisse wie Unfälle, Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Brände oder technische Störungen beeinträchtigt werden. Der Versicherungsschutz der Fraport AG deckt die üblicherweise bei Flughafen-Unternehmen vorhandenen Risiken. Er umfasst insbesondere Schadensereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben. Schadensersatzansprüche Dritter aus Betriebshaftpflichtrisiken der Fraport AG sind eingeschlossen. Seit Januar 2003 wird das Risiko im Zusammenhang mit Haftpflichtansprüchen Dritter infolge von Krieg und Terror von der privaten 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.

Die unternehmenskritischen IT-Systeme sind grundsätzlich redundant ausgelegt und optional in räumlich getrennten Standorten untergebracht. Restrisiken resultierend aus Architektur und Betrieb der IT-Einrichtungen sind jedoch naturgemäß nicht gänzlich auszuschließen. Derzeit sind jedoch keine wesentlichen Risiken bekannt.

Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und die Ausbausituation ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem proaktiven IT-Sicherheitsmanagement trägt die Fraport AG dieser Situation Rechnung. In der IT-Security-Policy und den -Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben. Deren Einhaltung wird regelmäßig überprüft. Darüber hinaus werden Restrisiken durch Versicherungen für gegebenenfalls auftretende Schadensfälle abgefangen, soweit möglich und sinnvoll.

Der Erfolg der Fraport AG hängt maßgeblich von der Motivation, Qualifikation und Loyalität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Im Wettbewerb um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte gilt es, als attraktiver Arbeitgeber gute Mitarbeiter für das Unternehmen zu gewinnen, erfolgreich zu integrieren und langfristig zu binden. Dazu halten wir engen Kontakt zu ausgewählten Hochschulen und stellen intensive Einarbeitungsprogramme für Hochschulabsolventen an den Beginn der Karriere. Darüber hinaus gibt es bei der Fraport AG ein umfangreiches Qualifizierungs- und Weiterbildungsprogramm für Beschäftigte aller Ebenen. Das Personalcontrolling unterliegt einem stetigen Ausbau, um den Anforderungen vom Arbeitsmarkt gerecht zu werden. Zurzeit sind keine spezifischen Management-Risiken erkennbar.

Gesamtrisikobeurteilung

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

Allerdings würde insbesondere ein Nicht-Ausbau neben der Abschreibung wesentlicher Teile der bereits getätigten Investitionen die Marktposition des internationalen Luftverkehrskreuzes Frankfurt langfristig schwächen.

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Januar 2005 kaufte die Fraport AG von sanofi aventis Grundstücke mit einer Fläche von insgesamt 155 Hektar. Der größte Teil davon grenzt an das im Jahr 2004 erworbene Caltex-Gelände. Dieser weitere Flächenankauf ermöglicht die Entwicklung und Vermarktung des gesamten Geländes aus einer Hand.

Ausblick

Flughafen-Ausbau

Am 10. November 2004 hat das Regierungspräsidium Darmstadt die Planfeststellungsunterlage für die Kapazitätserweiterung des Flughafens Frankfurt für vollständig erklärt. Die Fraport AG hatte den Planfeststellungsantrag am 9. September 2003 eingereicht und aufgrund von Nachforderungen im Rahmen der Vollständigkeitsprüfung überarbeitet. Für den nächsten Verfahrensschritt, die so genannte „Offenlegung“, wurden an 57 Kommunen sowie 327 Behörden, Verbände und sonstige Einrichtungen Antragskopien übermittelt. Diese waren ab dem 17. Januar 2005 für die Dauer eines Monats öffentlich einsehbar. Anschließend werden die – voraussichtlich äußerst zahlreichen – Einwände bearbeitet.

Die Erörterung des Planfeststellungsantrags soll im zweiten Halbjahr 2005 beginnen und wird voraussichtlich bis zum Ende des ersten Quartals 2006 dauern. Dann wird das Regierungspräsidium Darmstadt den Erörterungsbericht erstellen. Im Jahr 2007 erwarten wir den Planfeststellungsbeschluss durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung.

Parallel zum laufenden Planfeststellungsverfahren haben wir damit begonnen, die technischen Voraussetzungen für den geplanten Ausbau zu schaffen. Von der RWE AG kauften wir eine rund 17 Hektar große Fläche, die wir für die Realisierung der Landebahn benötigen. Die für den Ausbau erforderliche Verlegung des dort noch stehenden Umspannwerks durch RWE wurde aufgrund dieser Verträge bereits eingeleitet. Zudem erwarben wir von Aventis Real Estate GmbH & Co. KG rund 44 Hektar Waldfläche, auf der das westliche Ende der neuen Landebahn liegen würde. Darüber hinaus haben wir im Oktober 2004 den Realisierungswettbewerb für das Terminal 3 gestartet, das auf dem Ende 2005 frei werdenden Gelände der US-Air Base errichtet werden soll.

Im Rahmen der Planfeststellung verpflichten wir uns, den Eingriff in Natur und Landschaft durch Ersatzaufforstung oder Renaturierung auszugleichen. Dafür ist insgesamt eine Fläche von rund 300 Hektar vorgesehen. Zirka 77 Hektar haben wir uns bis zum Jahresende 2004 zu diesem Zweck bereits gesichert, zum Teil durch Kauf, zum Teil durch den Abschluss von Gestattungsverträgen. Über weitere rund 100 Hektar stehen die Vertragsverhandlungen mit den Eigentümern kurz vor dem Abschluss.

A380-Wartung

Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 26. November 2004 wurde der Planfeststellungsantrag der Fraport AG auf die luftrechtliche Zulassung eines Wertgeländes für die Wartung des neuen Großraum-Flugzeugs Airbus A380 und weiterer Flugzeuge der Lufthansa-Flotte (Boeing B 747) mit den zwischenzeitlich notwendig gewordenen Änderungen bewilligt. Die Lufthansa will ihre A380-Flotte, die bis 2015 auf insgesamt 15 Maschinen anwachsen soll, in Frankfurt stationieren. In dem geplanten Hangar können bis zu vier Super-Airbusse gleichzeitig gewartet werden, dazu kommen Werkstätten und ein Hochregallager.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss sind erwartungsgemäß zahlreiche Klagen erhoben und Eilanträge zur Aussetzung der sofortigen Vollziehbarkeit eingereicht worden. Wir erwarten, dass der Sofortvollzug nicht aufgehoben wird, schaffen jedoch keine unumkehrbaren Fakten durch Rodung der Fläche, bis der Verwaltungsgerichtshof Gelegenheit hatte, die Eilanträge ausreichend zu prüfen. Nur mit einzelnen, zeitlich nicht verschiebbaren Maßnahmen wie Vermessungsarbeiten, der Suche nach eventuell noch vorhandenen Kampfmitteln aus dem Zweiten Weltkrieg und Probebohrungen zur Analyse der Bodenbeschaffenheit wurde im Dezember 2004 bereits begonnen. Die Lufthansa-Wartungshalle wird aller Voraussicht nach rechtzeitig zu der für das Jahr 2007 angestrebten Inbetriebnahme des A380 fertiggestellt sein.

Neues Rechenzentrum

Wir planen die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens, das die bisherigen Aufgaben des Fraport-Rechenzentrums, insbesondere den Netzwerkbetrieb und die Service Desk-Funktion, übernehmen und weiterentwickeln soll. In einem Jointventure mit einem professionellen IT-Dienstleister soll ein neues Rechenzentrum gebaut werden, da das derzeitige mittelfristig den sicherheitstechnischen Anforderungen nicht mehr genügen wird und im laufenden Betrieb nicht renoviert werden kann. Zudem soll die Gesellschaft auch externes Geschäft generieren. Die Fraport AG wird mit 50 % beteiligt sein, die geschäftliche Führung übernimmt unser Partner. Die Betriebsaufnahme ist zur Jahresmitte 2005 vorgesehen.

Geschäftsaussichten für 2005

Für das Geschäftsjahr 2005 erwarten wir einen Anstieg der Umsatzerlöse um etwa 3 %. Dazu beitragen sollte ein Zuwachs des Passagieraufkommens am Frankfurter Flughafen in etwa gleicher Höhe, die hier mit den Airlines vereinbarte Anhebung der Flughafen-Entgelte zum 1. Januar 2005 um durchschnittlich 1,75 % und Mehrerlöse aus Sicherheitsdienstleistungen. Dagegen rechnen wir mit Umsatzrückgängen bei den Erlösen aus Militärflugverkehr und den umsatzabhängigen Gestattungsentgelten.

Ergebnisbelastend wird es sich auswirken, wenn in Antalya, wo wir das bislang einzige internationale Terminal betreiben, voraussichtlich im Frühjahr 2005 ein zweites, konkurrierendes Terminal eröffnet wird. Zudem werden wir für die Modernisierung von Terminal 1 in Frankfurt auch im Jahr 2005 hohe Aufwendungen haben.

Mit der Fortführung eines straffen Kostenmanagements zielen wir 2005 dennoch auf einen gegenüber den Umsatzerlösen überproportionalen Anstieg des Jahresüberschusses.

Zusätzlich zu den im Rahmen des Programms „WM 2005“ geplanten Maßnahmen zur Kostensenkung und Effizienzsteigerung haben wir im Januar 2005 das Projekt „Wir machen Fraport fit“ angestoßen. Die Luftverkehrsbranche durchläuft einen Strukturwandel, der uns vor neue Herausforderungen stellt: Die Airlines sehen sich in einem zunehmend härter werdenden Konkurrenzkampf und geben ihren Zwang zum Sparen, zum Teil verstärkt über die großen Airline-Allianzen, auch an die Flughafen-Betreiber weiter. Als personalintensi-

ves Unternehmen können wir in den kommenden Jahren nur dann wettbewerbsfähig bleiben und die bestehenden Arbeitsplätze sichern, wenn wir neben den Sachkosten auch unseren größten Kostenblock, die Personalkosten, reduzieren. Geplant sind unter anderem bedarfsorientierte und flexiblere Arbeitszeiten, längere Wochenarbeitszeiten ohne Lohnausgleich, ein verstärkter Einsatz von Fremdpersonal, keine Tarifsteigerungen in den nächsten Jahren sowie eine Überprüfung der betrieblichen Sozialleistungen. Im Gegenzug ist Fraport bereit, betriebsbedingte Kündigungen auszuschließen und keine Lohn- und Gehaltskürzungen vorzunehmen. In gemeinsamen Dialogveranstaltungen entwickeln Mitarbeiter, Führungskräfte und Vorstand gemeinsam Ideen, wie die notwendigen Einschnitte möglichst sozialverträglich gestaltet und weitere Einsparungen bei den Sachaufwendungen erreicht werden können.

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, Risiken aus Rechtsstreitigkeiten, 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.

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2004

in € Mio.	Anhang	2004	2003
Umsatzerlöse	(5)	1.595,0	1.498,9
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	(6)	0,0	-0,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	(7)	20,5	16,3
Sonstige betriebliche Erträge	(8)	24,9	44,8
Gesamtleistung		1.640,4	1.559,9
Materialaufwand	(9)	-343,1	-310,1
Personalaufwand	(10)	-640,7	-648,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(11)	-168,3	-182,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-199,4	-209,7
Betriebliches Ergebnis		288,9	209,6
Erträge aus Beteiligungen	(13)	36,6	42,2
Zinsergebnis	(14)	-9,0	-16,6
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(15)	-37,1	-17,6
Sonstiges Finanzergebnis	(16)	-19,2	-15,6
Finanzergebnis		-28,7	-7,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		260,2	202,0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(17)	-119,1	-94,9
Sonstige Steuern	(18)	-4,1	-4,1
Jahresüberschuss	(19)	137,0	103,0
EBITDA		457,2	391,8
EBIT		288,9	209,6

Bilanz zum 31. Dezember 2004

Aktiva	Anhang	Stand	Stand
in € Mio.		31.12.2004	31.12.2003
A. Anlagevermögen		2.227,4	2.202,7
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(20)	36,8	38,8
II. Sachanlagen	(21)	1.852,8	1.834,0
III. Finanzanlagen	(22)	337,8	329,9
B. Umlaufvermögen		780,9	798,6
I. Vorräte	(23)	6,8	7,9
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(24)	100,1	127,7
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(25)	84,7	110,1
IV. Wertpapiere	(26)	2,8	2,9
V. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(27)	586,5	550,0
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(28)	34,1	35,9
		3.042,4	3.037,2

Passiva	Anhang	Stand	Stand
in € Mio.		31.12.2004	31.12.2003
A. Eigenkapital	(29)	1.731,9	1.627,9
I. Gezeichnetes Kapital		906,4	903,6
Bedingtes Kapital € 12,6 Mio.			
II. Kapitalrücklage		563,4	559,5
III. Gewinnrücklagen		194,1	125,1
IV. Bilanzgewinn		68,0	39,7
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(30)	10,9	10,3
C. Sonderposten mit Rücklageanteil	(31)	8,4	8,4
D. Rückstellungen	(32)	493,3	437,6
E. Verbindlichkeiten		725,8	892,0
I. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(33)	556,0	742,2
II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	84,7	64,7
III. Andere Verbindlichkeiten	(35)	85,1	85,1
F. Rechnungsabgrenzungsposten	(36)	72,1	61,0
		3.042,4	3.037,2

Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2004

in € Mio.	Stand am 1.1.2004	Bruttowerte			Stand am 31.12.2004
		Anschaftungs- Zugänge	oder Herstellungskosten Abgänge	Umbu- chungen	
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Software	86,9	4,4	8,0	3,1	86,4
	86,9	4,4	8,0	3,1	86,4
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten					
auf fremden Grundstücken	3.092,2	33,0	11,9	4,8	3.118,1
Technische Anlagen und Maschinen	1.532,1	26,6	41,9	4,0	1.520,8
Andere Anlagen, Betriebs- und					
Geschäftsausstattung	279,7	18,8	32,9	0,2	265,8
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	193,2	121,0	9,5	-12,1	292,6
	5.097,2	199,4	96,2	-3,1	5.197,3
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	207,0	4,4	0,0	0,0	211,4
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	11,7	4,6	6,2	0,0	10,1
Beteiligungen	290,4	3,1	0,0	0,2	293,7
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen					
ein Beteiligungsverhältnis besteht	76,8	3,4	0,2	-0,2	79,8
Wertpapiere des Anlagevermögens	0,0	30,6	0,0	0,0	30,6
Sonstige Ausleihungen	14,5	1,1	1,8	0,0	13,8
	600,4	47,2	8,2	0,0	639,4
Gesamt	5.784,5	251,0	112,4	0,0	5.923,1

Stand am 1.1.2004	Zugänge	Bruttowerte			Zuschrei- bungen	Stand am 31.12.2004	Nettowerte	
		Wertberichtigungen Abgänge	Umbu- chungen				Stand am 31.12.2004	Stand am 31.12.2003
48,1	8,3	6,8	0,0	0,0	49,6	36,8	38,8	
48,1	8,3	6,8	0,0	0,0	49,6	36,8	38,8	
1.681,4	100,5	8,6	0,1	0,0	1.773,4	1.344,7	1.410,8	
1.343,9	44,5	38,6	-0,1	0,0	1.349,7	171,1	188,2	
237,9	15,0	31,5	0,0	0,0	221,4	44,4	41,8	
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	292,6	193,2	
3.263,2	160,0	78,7	0,0	0,0	3.344,5	1.852,8	1.834,0	
19,9	10,3	0,0	0,0	0,0	30,2	181,2	187,1	
6,4	5,2	6,2	0,0	0,0	5,4	4,7	5,3	
177,1	20,4	0,0	0,2	0,0	197,7	96,0	113,3	
65,8	0,2	0,0	-0,2	0,0	65,8	14,0	11,0	
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	30,6	0,0	
1,3	1,4	0,0	0,0	0,2	2,5	11,3	13,2	
270,5	37,5	6,2	0,0	0,2	301,6	337,8	329,9	
3.581,8	205,8	91,7	0,0	0,2	3.695,7	2.227,4	2.202,7	

Anhang zum Jahresabschluss 2004

(I) Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss

(1) Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2004 ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) sowie der Satzung der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport AG) aufgestellt. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird das Gesamtkostenverfahren angewandt.

(2) Bilanzstichtag, Anteilsbesitz und wesentliche Ereignisse

Der Abschlussstichtag der Fraport AG ist der 31. Dezember 2004.

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

Wesentliche Beteiligungsveränderungen und Unternehmensgründungen

Die **Fraport Cargo Services GmbH** betreibt seit 1. Juli 2004 das Frachtgeschäft der Fraport AG am Standort Frankfurt. Hierfür wurde die 100%ige Tochtergesellschaft Tradeport Frankfurt GmbH in die Fraport Cargo Services GmbH umfirmiert. Des Weiteren ging das Anlagevermögen des Frachtbereichs der Fraport AG mittels Sacheinlage in Höhe von € 4,1 Mio. zu Buchwerten in die Fraport Cargo Services GmbH über. Ebenfalls zum 1. Juli 2004 wechselten 20 Beschäftigte von der Fraport AG zur Fraport Cargo Services GmbH. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die dem Betriebsübergang zur Fraport Cargo Services GmbH widersprachen, verbleiben im Frachtservicebereich der Fraport AG (Stammkapital € 4,3 Mio.; Fraport-Anteile an der Gesellschaft 100 %).

Weiterhin wurde am 28. September 2004 am Jacksonville International Airport, USA die **Fraport Ground Services USA Inc.** gegründet. Ziel der neuen Gesellschaft ist es, kompetente und qualitativ hochwertige Services rund um die Flugzeugabfertigung anzubieten (Stammkapital US-Dollar 0,5 Mio.; Fraport-Anteile an der Gesellschaft 100 %).

Mit Gründungsvertrag vom 14. Juli 2004 wurde die **Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH** gegründet. Die Gesellschaft soll für das Gebiet der Wohnsiedlung Gateway Gardens die Baulandentwicklung vornehmen, insbesondere sollen für das Areal die Erschließung betrieben, die Baureife hergestellt sowie das Gelände parzelliert und veräußert werden (Stammkapital € 0,3 Mio.; Fraport-Anteile an der Gesellschaft 25 %).

Am 23. Juli 2004 haben wir die **Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co. Ltd.** mit dem Tätigkeitsfeld Airport-Consulting-Leistungen und Personal-Training für Flughäfen in ganz China gegründet (Stammkapital € 0,2 Mio.; Fraport-Anteile an der Gesellschaft 50 %).

(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 beziehungsweise bei den Verbindlichkeiten für die Zuschreibung entfallen, wird eine Wertkorrektur maximal bis zu den Anschaffungskosten vorgenommen.

(4) Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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, soweit nicht nachfolgend erläutert, grundsätzlich beibehalten.

Neue Ermittlung des EBITDA

Im Geschäftsjahr wurde die Ermittlung der Kennzahl EBITDA im Zuge der Reorganisation unserer Geschäftsbereiche angepasst. Das EBITDA ergibt sich als Saldo aus Gesamtleistung, Materialaufwand, Personalaufwand und sonstigen betrieblichen Aufwendungen.

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Gesamtleistung	1.640,4	1.559,9
·/. Materialaufwand	-343,1	-310,1
·/. Personalaufwand	-640,7	-648,3
·/. Sonstiger betrieblicher Aufwand	-199,4	-209,7
= EBITDA neu	457,2	391,8
+ Erträge aus Beteiligungen	36,6	42,2
·/. Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-16,8	-17,8
= EBITDA alt	477,0	416,2

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 2003 mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) abgestimmte Abschreibungsplan. Bis 31. Dezember 2003 fand die Vereinfachungsregel gemäß Richtlinie 44 Abs. 2 Satz 3 zum EStG Anwendung. Die aus dem Steueränderungsgesetz seit dem 1. Januar 2004 ausschließlich vorgeschriebene monatsgenaue Abschreibung auch für das bewegliche Anlagevermögen wird im Geschäftsjahr angewendet. Die Abschreibungen auf den Anlagenaltbestand erfolgen weiterhin nach dem zum jeweiligen Aktivierungszeitpunkt gültigen Abschreibungsplan.

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.

Das Ergebnis des laufenden Jahres und die zukünftigen Jahresergebnisse werden durch in Vorjahren in Anspruch genommene, erhöhte Abschreibungen aufgrund steuerlicher Vorschriften jeweils mit rund € 8,6 Mio. beeinflusst.

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

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.

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 verbundene Unternehmen sowie Beteiligungsunternehmen, sofern von einer dauerhaften Wertminderung auszugehen ist. Weiterhin werden zinslose langfristige Darlehen auf den Barwert abgezinst. 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 Drittleistungen 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. Erkennbare Einzelrisiken sind durch Wertberichtigungen erfasst. Des Weiteren werden bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen Wertberichtigungen auf Basis festgelegter Abwertungssätze anhand von Erfahrungswerten der Vergangenheit im Rahmen einer Altersstruktur-Analyse 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 4,9 % p.a. (Vorjahr 5,5 % p.a.) ermittelt worden. Den Berechnungen liegt eine mit dem Aufsichtsrat abgestimmte Annahme über die künftige Gehaltsentwicklung zugrunde. Diese ist momentan auf 2,0 % p.a. 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 31. Dezember 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 Jubiläumsumwendungen liegen versicherungsmathematische Gutachten zugrunde. Die Abzinsung erfolgt mit 4,9 % (Vorjahr 5,5 %).

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Rückzahlungsbetrag passiviert.

Derivative Finanzinstrumente

Wir setzen derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken ein. Soweit Zahlungen geleistet bzw. empfangen wurden, werden die Sicherungsgeschäfte als sonstige Vermögensgegenstände bzw. sonstige Verbindlichkeiten bilanziert. Wenn möglich werden Bewertungseinheiten gebildet, d. h. Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft gemeinsam betrachtet. Nicht geschlossene Positionen werden einzeln bewertet und negative Marktwertänderungen erfolgswirksam erfasst.

Stock Options

Die Gewährung der Bezugsrechte wird als nicht die Gesellschaft, sondern die Gesellschafter betreffend erachtet. Es wird daher kein Aufwand aus der Ausgabe der Bezugsrechte bei der Gesellschaft erfasst.

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 Verlustrechnung und Bilanz

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(5) Umsatzerlöse

in € Mio.	2004	2003
Flughafen-Entgelte	491,1	448,4
davon Passagierentgelte	306,2	282,1
davon Lande- und Startentgelte	138,1	120,6
davon Abstellentgelte	46,8	45,7
Bodenverkehrsdienstentgelte	386,1	393,0
Infrastrukturentgelte	183,8	166,6
Sicherheitsdienstleistungen	115,2	82,5
Umsatzerlöse Real Estate	184,4	189,6
Umsatzerlöse Retail	104,0	100,1
Parkierung	50,7	50,1
Sonstige Umsatzerlöse	79,7	68,6
Gesamt	1.595,0	1.498,9

Zu Jahresbeginn 2004 wurde die Erlösstruktur im Zuge der Reorganisation unserer Geschäftsbereiche angepasst. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend umgestellt.

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

(6) Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen

in € Mio.	2004	2003
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,0	-0,1

(7) Andere aktivierte Eigenleistungen

in € Mio.	2004	2003
Andere aktivierte Eigenleistungen	20,5	16,3

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 der Erweiterung, des Umbaus und der Modernisierung der Abfertigungsgebäude sowie deren brandschutztechnischen Erüchtigung, des Ausbauprogramms, des Ausbaus der Flughafen-Infrastruktur sowie für die Optimierung des Flugbetriebs an.

(8) Sonstige betriebliche Erträge

in € Mio.	2004	2003
Währungsgewinne	7,0	14,0
(davon realisiert)	(6,9)	(13,9)
Auflösungen von Rückstellungen	3,6	6,6
Buchgewinne aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	2,8	10,2
Erstattungen durch Dritte	2,7	1,4
Erträge aus Schadenersatzleistungen	1,3	0,9
Zuschreibungen	0,0	3,6
Sonstige	7,5	8,1
Gesamt	24,9	44,8

Die Währungsgewinne sind überwiegend durch Tilgungszahlungen aus der Langfristfinanzierung für unsere Beteiligung in Antalya entstanden. Der Wert des Vorjahres beinhaltet Währungsgewinne aus einer Garantiezahlung an ein Bankenkonsortium im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement.

Die Auflösungen von Rückstellungen im Jahr 2004 betreffen überwiegend kurzfristige Rückstellungen wie Rabatte, Rückerstattungen und Rückstellungen aus dem Personalbereich.

Die Buchgewinne aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen resultieren im Wesentlichen aus Verkäufen von Fahrzeugen.

Im Vorjahr war in den Buchgewinnen ein Gewinn aus dem Verkauf eines für den künftigen Betrieb nicht mehr erforderlichen Grundstückes (€ 8,4 Mio.) enthalten.

Zuschreibungen sind im laufenden Geschäftsjahr nicht angefallen. Im vergangenen Jahr war in dem Posten die Rücknahme einer in 1998 vorgenommenen außerplanmäßigen Abschreibung auf ein Frachtgebäude in Höhe von € 2,5 Mio. enthalten, da der Grund hierfür entfallen war.

(9) Materialaufwand

in € Mio.	2004	2003
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-49,3	-44,7
Aufwendungen für bezogene Leistungen		
– Instandhaltung	-46,3	-48,2
– Versorgungsleistungen	-67,4	-67,9
– Sonstige Fremdleistungen	-180,1	-149,3
(davon Instandhaltungen im Zusammenhang mit Projekten)	(-23,0)	(-15,2)
Gesamt	-343,1	-310,1

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen steigen im Wesentlichen aufgrund des vermehrten Fremdpersonaleinsatzes unserer Enkelgesellschaft FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH (FIS) zur Durchführung der Sicherheitsleistungen. In 2004 betragen die von der FIS an die Fraport AG erbrachten Fremdleistungen € 55,2 Mio. gegenüber € 38,7 Mio. in 2003.

Des Weiteren tragen die Instandhaltungen im Zusammenhang mit Projekten, die unter Fremdleistungen ausgewiesen werden, mit € 7,8 Mio. zur Steigerung der Aufwendungen in diesem Posten bei. Diese Aufwendungen betreffen im Wesentlichen Instandhaltungen im Terminal 1 sowie bestehender Flugbetriebsflächen.

Die im Posten Instandhaltung ausgewiesenen „Regelinstandhaltungsleistungen“ wirken sich um € 1,9 Mio. gegenläufig aus.

(10) Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in € Mio.	2004	2003
Löhne und Gehälter	-509,1	-520,1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-131,6	-128,2
(davon für Altersversorgung)	(-32,9)	(-31,4)
Gesamt	-640,7	-648,3

Der Rückgang der Löhne und Gehälter resultiert im Wesentlichen aus der Reduzierung der Mitarbeiterzahl. Weiterhin tragen ein geringerer Aufbau der Rückstellungen für Altersteilzeit und Vorruhestand sowie geringere Abfindungszahlungen zum Rückgang in diesem Posten bei. Gegenläufig wirken sich die seit Januar 2004 und Mai 2004 wirksame BAT-Tarif-erhöhung sowie die Aufwendungen im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms aus. Zusätzlich sorgten eine Erhöhung des Beitrages zur Zusatzversorgungskasse Wiesbaden um 0,5%-Punkte sowie die Erhöhung der Sozialversicherungsbeitragssätze und der Beitragsbemessungsgrenze für eine Erhöhung der sozialen Abgaben.

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

	2004	2003
Angestellte	6.499	6.565
Arbeiter	5.058	5.160
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	646	718
Gesamt	12.203	12.443

Die Berechnungsgrundlage für die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter hat sich zum 1. Januar 2004 geändert. Die Berechnung erfolgt nun auf Basis von Monatsdurchschnitten, zuvor waren es Quartalsdurchschnitte.

Zum 1. Juli 2004 sind 20 Beschäftigte von der Fraport AG zur Fraport Cargo Services GmbH gewechselt (s. a. Tz. 2).

(11) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

in € Mio.	2004	2003
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	-8,3	-8,0
Abschreibungen auf Sachanlagen		
– Grundstücke, Gebäude und Platzanlagen	-100,5	-106,3
– Technische Anlagen und Maschinen	-44,5	-49,0
– Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-15,0	-18,9
Gesamt	-168,3	-182,2

Im Geschäftsjahr wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von € 153,4 Mio. (Vorjahr € 162,2 Mio.) sowie außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB in Höhe von € 14,9 Mio. (Vorjahr € 20,0 Mio.) vorgenommen.

Der Rückgang der planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen resultiert im Wesentlichen daraus, dass die fallenden Abschreibungen auf den Anlagenbestand nicht durch Abschreibungen auf Zugänge kompensiert wurden.

Minderungen ergaben sich weiterhin aus der Verringerung der Abschreibungsbemessungsgrundlage durch im Vorjahr vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen, der seit dem 1. Januar 2004 ausschließlich vorgeschriebenen pro rata temporis-Regel bei der Abschreibung beweglicher Anlagegüter und der Sacheinlage Fraport Cargo Services GmbH.

Obwohl die Zugänge in 2004 gegenüber dem Vorjahr um € 31,9 Mio. anstiegen, verringerten sich die Abschreibungen auf Zugänge um € 2,7 Mio. Dies ist insbesondere auf die Erhöhung des Bestands noch nicht abschreibungsfähiger Anlagen im Bau im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens zurückzuführen.

Die planmäßigen Abschreibungen werden soweit möglich degressiv auf der Grundlage des mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) abgestimmten Abschreibungsplans über die folgenden gruppeneinheitlichen Nutzungsdauern vorgenommen:

	Jahre
Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	3–25
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.	2004	2003
Mieten und Leasingaufwendungen	–33,6	–32,5
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	–24,4	–24,7
Versicherungen	–20,4	–19,5
Werbekosten	–16,2	–18,5
Aufwand Betriebsrestaurants	–15,6	–15,8
Währungskursverluste	–8,1	–18,1
(davon realisiert)	(–7,5)	(–17,3)
Umweltschutz	–5,8	–1,8
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	–5,4	–5,5
Buchverluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	–4,6	–0,7
Abbruchkosten	–4,5	–4,0
Sonstiges	–60,8	–68,6
(davon periodenfremd)	(–1,3)	(–1,3)
Gesamt	–199,4	–209,7

Die Währungsverluste sind im Wesentlichen durch die Kurssicherung der fällig gewordenen Termingelder in Südafrikanischen Rand in Höhe von € 6,9 Mio. entstanden. Diesen Währungsverlusten stehen entsprechende Zinserträge aus der Fremdwährung gegenüber. Im Vorjahr waren in den Währungsverlusten Aufwendungen aus der Kurssicherung der am 31. März 2003 fällig gewordenen Garantiezahlung an ein Bankenkonsortium im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement enthalten.

Die Aufwendungen für Umweltschutz erhöhten sich in 2004 im Wesentlichen aufgrund der Zuführung zur Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen. Davon betreffen insgesamt € 2,0 Mio. im Geschäftsjahr gegebene Zusagen zur Förderung von externen Umweltprojekten. Des Weiteren wurde die Rückstellung zur Beseitigung von Umweltbelastungen für die Rückgabeflächen der U.S. Air Force im Südteil des Flughafens aufgrund eines in 2004 erstellten externen Gutachtens erhöht.

Der Posten Sonstiges beinhaltet Betriebs- und Verwaltungsaufwendungen. Im Vorjahr waren in diesem Posten Wertberichtigungen auf Forderungen in Höhe von € 6,9 Mio., insbesondere aus der Insolvenz einzelner Kunden sowie die Bildung einer Rücklage gemäß § 6b EStG für den Gewinn aus dem Verkauf von einem Grundstück in Höhe von € 8,4 Mio. enthalten.

(13) Erträge aus Beteiligungen

in € Mio.	2004	2003
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi	26,5	22,7
Ineuropa Handling Gesellschaften (U.T.E.'s)	5,6	6,8
Übrige	4,5	12,7
Gesamt (davon aus verbundenen Unternehmen € 3,1 Mio.; Vorjahr € 5,1 Mio.)	36,6	42,2

Im Vorjahr waren in dem Posten Übrige 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. enthalten.

(14) Zinsergebnis

in € Mio.	2004	2003
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	21,1	20,8
(davon aus verbundenen Unternehmen € 0,1 Mio.; Vorjahr € 0,0 Mio.)		
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-30,1	-37,4
(davon an verbundene Unternehmen € -0,2 Mio.; Vorjahr € -0,4 Mio.)		
Gesamt	-9,0	-16,6

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge resultieren überwiegend aus Termingeldanlagen.

In dem Posten sind Erträge aus der Auflösung von drei Zinsswap-Geschäften in Höhe von € 1,4 Mio. enthalten.

Zusammensetzung Zinsen und ähnlichen Aufwendungen:

in € Mio.	2004	2003
Langfristige Verbindlichkeiten	-26,3	-30,1
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-1,9	-5,9
Übrige	-1,9	-1,4
Gesamt	-30,1	-37,4

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen vermindern sich gegenüber dem Vorjahr insbesondere aufgrund der Rückführung kurz- und langfristiger Darlehen, geringerer Tages- und Termingeldaufnahmen sowie einem weiterhin gesunkenen Zinsniveau.

(15) Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

in € Mio.	2004	2003
Planmäßige Abschreibungen	-15,1	-15,1
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi	-14,6	-14,6
Lima Airport Partners S.R.L.	-0,5	-0,5
Außerplanmäßige Abschreibungen	-22,0	-2,5
Air Transport IT Services, Inc.	-10,6	0,0
VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH	-4,4	0,0
Portway-Handling de Portugal, S.A.	-4,4	0,0
Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach	-1,4	0,0
ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme	-1,2	0,0
Übrige	0,0	-2,5
Gesamt	-37,1	-17,6

Planmäßige Abschreibungen werden auf die befristeten Beteiligungen aus den BOT-Projekten in Antalya und Lima vorgenommen.

(16) Sonstiges Finanzergebnis

in € Mio.	2004	2003
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	1,8	2,1
(davon aus verbundenen Unternehmen € 0,3 Mio.; Vorjahr € 0,7 Mio.)		
Verluste aus Handelsgeschäften mit Derivaten	-4,3	0,0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0,1	0,1
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-16,8	-17,8
Gesamt	-19,2	-15,6

Die wesentlichen Erträge aus Ausleihungen betreffen Zinszahlungen aus Arbeitgeberdarlehen, Zinsen von der S.A. TCR International N.V. sowie Erträge aus den am 19. November 2004 erworbenen Fondsanteilen zur Insolvenzversicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (s. a. Tz. 22).

Die Verluste aus Handelsgeschäften mit Derivaten ergeben sich aus der zum Stichtag vorgenommenen Marktbewertung von Zinssicherungsgeschäften (Forward-Swaps) aufgrund des zum Bilanzstichtag nochmals gesunkenen Zinsniveaus. Die Forward-Swaps wurden abgeschlossen, um das derzeit niedrige Zinsniveau für geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Erst im Fall einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs werden die bis dann aufgelaufenen Drohverluste realisiert.

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

(17) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

in € Mio.	2004	2003
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 119,1	- 94,9

(18) Sonstige Steuern

in € Mio.	2004	2003
Sonstige Steuern	- 4,1	- 4,1

Ein wesentlicher Anteil der sonstigen Steuern entfällt mit € 3,9 Mio. auf Grundsteuern.

(19) Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

in € Mio.	2004	2003
Jahresüberschuss	137,0	103,0
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	69,0	63,3
Bilanzgewinn (zur Ausschüttung vorgesehen)	68,0	39,7

Erläuterungen zur Bilanz

(20) Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Zugänge und Umbuchungen von Anlagen im Bau in Höhe von € 7,5 Mio. betreffen im Wesentlichen die Anbindung verschiedener Partnersysteme an das Flugdateninformationssystem (INFOplus), ein System zur Fahrzeugidentifikation zur Steuerung operativer Vorfeldprozesse (ETHNA II) sowie die Erweiterung des SAP R/3-Systems.

Die im Anlagegitter (Anlage zur Bilanz) ausgewiesenen Abgänge der Anschaffungs- und Herstellungskosten vermindert um die kumulierten Abschreibungen in Höhe von € 1,2 Mio. beinhalten mit € 1,1 Mio. immaterielle Vermögensgegenstände, die zum 1. Juli 2004 an die Fraport Cargo Services GmbH mittels Sacheinlage übertragen wurden.

(21) Sachanlagen

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen € 199,4 Mio. Diese betreffen im Wesentlichen Leistungen für noch nicht fertiggestellte und damit noch nicht zu Abschreibungen führende Projekte zum Ausbau des Flughafens. Die aufgrund betriebsbereiter Übergabe beziehungsweise Lieferung des Wirtschaftsguts erstmalig in 2004 zu Abschreibungen führenden Zugänge betreffen vor allem Maßnahmen für die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals inklusive deren brandschutztechnischer Ausstattung, die Ertüchtigung der Flugbetriebsflächen, mit dem Schwerpunkt Erneuerung der Start- und Landebahn Nord, das Lufthansa-First-Class-Terminal sowie die Anschaffung von Fahrzeugen zum Betrieb des Flughafens.

Die Abgänge der Anschaffungs- und Herstellungskosten vermindert um die kumulierten Abschreibungen in Höhe von € 17,5 Mio. resultieren im Wesentlichen aus Kürzungen von Nominalrechnungen, Gutschriften und Stornierungen (€ 9,6 Mio.) sowie aus Abgängen aufgrund der Sacheinlage Fraport Cargo Services GmbH (€ 3,0 Mio.).

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchgewinne in Höhe von € 2,8 Mio. sowie Buchverluste in Höhe von € 4,5 Mio. erzielt (s. a. Tz. 8 und 12).

Die Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen in Höhe von € 160,0 Mio. setzen sich aus planmäßigen und außerplanmäßigen Abschreibungen zusammen (s. a. Tz. 11).

(22) Finanzanlagen

Die Zugänge von Anteilen an verbundenen Unternehmen resultieren aus der Sacheinlage Fraport Cargo Services GmbH in Höhe von € 4,1 Mio. sowie der Gründung der Fraport Ground Services USA, Inc. (€ 0,3 Mio.).

Die Zugänge von Beteiligungen betreffen im Wesentlichen unsere Kapitalerhöhungen an der Portway S.A. (€ 1,2 Mio.), der ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH (€ 1,0 Mio.) und der Pantares Tradeport Asia Ltd. (€ 0,7 Mio.) sowie die Gründung der Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co. Ltd. (€ 0,1 Mio.) und der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH (€ 0,1 Mio.).

Des Weiteren wurden Darlehen insbesondere an die Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH (€ 3,1 Mio.), an die Fraport Cargo Services GmbH (€ 2,5 Mio.), an die Air-Transport IT Services, Inc. (€ 2,0 Mio.) und an die Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach (€ 1,1 Mio.) gegeben.

Aufgrund eines Forderungsverzichts zum 31. März 2004 der Fraport AG gegenüber der damaligen Tradeport Frankfurt GmbH (jetzt Fraport Cargo Services GmbH) wurden bereits wertberichtigte Forderungen in Höhe von € 6,2 Mio. ausgebucht. Weiterhin wurden Arbeitgeberdarlehen in Höhe von € 1,8 Mio. getilgt und als Abgang erfasst.

Zum 18. November 2004 haben wir einen Währungsfonds in Höhe von € 10,0 Mio. erworben. Der Fonds wurde am 23. November 2004 abgeschlossen und hat einen Anlagehorizont von zirka fünf Jahren.

Am 19. November 2004 erwarb der am 15. November 2004 gegründete Verein Fraport Vermögenstreuhand e.V. Anteile an verschiedenen Fonds in Höhe von € 20,7 Mio. mit unbestimmter Laufzeit. Diese Anteile wurden ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertgut haben aus Zeitkontenmodellen unserer Beschäftigten erworben. Das wirtschaftliche Eigentum an den Fondsanteilen ist uns zuzuordnen.

Erläuterungen der Abschreibungen siehe Tz. 15.

(23) Vorräte

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	6,8	7,5
Geleistete Anzahlungen	0,0	0,4
Gesamt	6,8	7,9

(24) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	100,1	127,7

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

(25) Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in € Mio.	Restlaufzeit			31.12.2004	31.12.2003
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	6,0			6,0	4,0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2,4			2,4	2,8
Sonstige Vermögensgegenstände	31,2	45,1		76,3	103,3
davon im Rahmen Schallschutz	(20,7)	(20,7)		(41,4)	(62,9)
davon Fernbahnhof betreffend		(15,2)		(15,2)	(15,2)
davon Altlasten Land Hessen	(5,4)	(9,2)		(14,6)	(19,4)
Gesamt	39,6	45,1	0,0	84,7	110,1

Unsere Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen gegen die Fraport Cargo Services GmbH (€ 3,7 Mio.) und die ICTS Netherlands B.V. (€ 1,5 Mio.).

Der wesentlichste Posten in den sonstigen Vermögensgegenständen ist eine Forderung im Rahmen des passiven Schallschutzprogramms (€ 41,4 Mio.) mit einer Laufzeit bis 2006.

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 (s. a. Tz. 32) eingestellt.

Im Vorjahr wurden auf Basis einer aktuellen Kostenschätzung des Gesamtprogramms zunächst Forderungen in Höhe von € 76 Mio. eingestellt. In 2004 wurde die Forderung um vereinnahmte Entgelte in Höhe von € 21,5 Mio. vermindert (Vorjahr € 13,1 Mio.).

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. Das zur Klärung der Gesamtabrechnung des Fernbahnhofs mit der Bahn vereinbarte Schlichtungsverfahren wurde in 2004 ohne Ergebnis beendet und von beiden Seiten Klage eingereicht.

Ein weiterer wesentlicher Posten in den sonstigen Vermögensgegenständen ist eine Forderung gegen das Land Hessen aufgrund eines im Jahr 2001 geschlossenen Vergleichsvertrages im Zusammenhang mit der Sanierung eines ehemaligen Munitionssprengplatzes in Höhe von € 14,6 Mio., wofür die Fraport AG in Vorleistung getreten ist (Ursprungsbetrag gemäß Vergleichsvertrag in 2002 € 23,0 Mio.). Die Rückzahlungen durch das Land Hessen erfolgen in Jahresraten bis 2007.

(26) Wertpapiere

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Eigene Anteile	2,8	2,9

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

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Kurzfristige Termingelder	567,0	540,7
Sonstige	19,5	9,3
Gesamt	586,5	550,0

Das Guthaben bei Kreditinstituten enthält zum 31. Dezember 2004 hauptsächlich kurzfristige Termingelder in Höhe von insgesamt € 567,0 Mio. Diese Geldmittel stammen im Wesentlichen aus den Emissionserlösen des Börsengangs. Die sonstigen Guthaben betreffen im Wesentlichen Tagesgelder.

(28) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Baukostenzuschüsse	28,2	30,2
Sonstige	5,9	5,7
Gesamt	34,1	35,9

Die Baukostenzuschüsse werden überwiegend an Dritte für die Errichtung von Anlagen nach speziellen Anforderungen der Fraport AG vergeben. Es erfolgt eine aufwandswirksame Verteilung über mehrere Perioden.

(29) Eigenkapital

Entwicklung des Eigenkapitals

in € Mio.	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinnrücklagen			Bilanz- gewinn	Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Rücklage für eigene Anteile	Andere Gewinn- rücklagen		
Stand 1.1.2004	903,6	559,5	36,5	2,9	85,7	39,7	1.627,9
Dividendenzahlung						-39,7	-39,7
Kapitalerhöhung	2,8	3,9					6,7
Veränderung eigener Anteile				-0,1	0,1		0,0
Jahresüberschuss						137,0	137,0
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen					69,0	-69,0	0,0
Stand 31.12.2004	906,4	563,4	36,5	2,8	154,8	68,0	1.731,9

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Jahr 2004 um € 1.464.500 durch die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms.

Im laufenden Geschäftsjahr wurden erstmals Aktien zur Bedienung der Stock Options im Rahmen des bedingten Kapitals i. H. v. € 1.306.000 geschaffen. Die Voraussetzungen für die Ausübung der Bezugsrechte für die 2. Tranche wurden im Geschäftsjahr 2004 erfüllt.

Somit setzt sich das gezeichnete Kapital satzungsgemäß aus 90.638.708 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 Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien in eigenem Bestand		
			Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %	
			Stück	in €	
Stand 1.1.2004	90.361.658	90.231.488	130.170	1.301.700	0,144
Mitarbeiterbeteiligungsprogramm:					
Kapitalerhöhung (5. Mai 2004)	146.450	146.450			
Management Stock-Options- Programm (MSOP):					
Kapitalerhöhungen Dez. 2004	130.600	130.600			
Vorstandsvergütung:					
Aktienweitergabe an Vorstände		6.502	-6.502	-65.020	0,007
Stand 31.12.2004	90.638.708	90.515.040	123.668	1.236.680	0,136

Die Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms (MABP) wurden am 7. Mai 2004 zu einem Preis von € 22,22 erworben und zum gleichen Wert an die Mitarbeiter weitergegeben.

Die an die Vorstände weitergegebenen Aktien wurden zu einem Wert von € 22,75 verrechnet.

Genehmigtes Kapital

Von dem zum 31. Dezember 2003 verbliebenen genehmigten Kapital in Höhe von € 12,4 Mio. (ursprünglich € 15,0 Mio.) wurden € 1.464.500 für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms verwendet.

	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €
Verbliebenes genehmigtes Kapital I		
zum 31.12.2003	1.243.342	10,0
Verwendung genehmigtes Kapital I		
Mitarbeiterbeteiligungsprogramm	- 146.450	10,0
Verbleibendes genehmigtes Kapital I		
zum 31.12.2004	1.096.892	10,0

Zum 31. Dezember 2004 verbleibt ein genehmigtes Kapital I von € 11,0 Mio., das durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und den von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Das genehmigte Kapital ist befristet bis 31. August 2005.

Bedingtes Kapital

Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2004 € 12,6 Mio. (ursprünglich € 13,9 Mio.). In 2004 wurden von den bereits gewährten Bezugsrechten € 1,3 Mio. (130.600 Optionen) ausgeübt. 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. Zum Bilanzstichtag verbleiben noch 521.950 nicht ausgegebene Bezugsrechte. Weitere Erläuterungen siehe Tz. 38 „Stock Options“.

Kapitalrücklage

Die Veränderung der Kapitalrücklage resultiert aus einer Erhöhung von € 1.789.619 aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (€ 12,22 je Aktie) der im Rahmen des MABP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 146.450) und aus dem übersteigenden Ausgabebetrag von € 2.042.584 (€ 15,64 je Aktie) der im Rahmen des bedingten Kapitals zur Bedienung der Stock Options ausgegebenen Aktien (insgesamt 130.600).

Gewinnrücklagen

Die Rücklage für eigene Anteile hat sich im laufenden Geschäftsjahr um die 6.502 ausgegebenen eigenen Aktien zur Abschlussvergütung i. H. v. € 0,1 Mio. (bewertet mit € 22,75 je Aktie) vermindert.

Bilanzgewinn

Die vorgeschlagene Dividende beträgt € 0,75 je Aktie (Vorjahr € 0,44 je Aktie). Satzungs-gemäß 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

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	10,9	10,3

Der Posten beinhaltet insbesondere Investitionszuschüsse für von der Fraport AG erbrachte Zusatzleistungen im Terminal 1, die an die Nutzer weiterberechnet wurden. Die Zuschüsse werden entsprechend der Restnutzungsdauer der betreffenden Anlagegegenstände er-tragsmäßig linear vereinnahmt und in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

(31) Sonderposten mit Rücklageanteil

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Sonderposten mit Rücklageanteil	8,4	8,4

Im vergangenen Jahr wurde der Ertrag aus dem Verkauf eines Grundstücks in Höhe von € 8,4 Mio. gemäß § 6b EStG dem Sonderposten zugeführt.

(32) Rückstellungen

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Rückstellungen für Pensionen	24,5	21,9
Steuerrückstellungen	178,0	158,7
Sonstige Rückstellungen	290,8	257,0
Gesamt	493,3	437,6

Rückstellungen für Pensionen

in € Mio.	1.1.2004	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2004
Pensionsverpflichtungen	20,3	-1,1	-	3,3	22,5
Sonstige Pensionszusagen	1,6	-	-	0,4	2,0
Gesamt	21,9	-1,1	-	3,7	24,5

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

Die sonstigen Pensionszusagen beinhalten im Wesentlichen arbeitgeberfinanzierte Pensionszusagen für leitende Angestellte und außertarifliche Mitarbeiter sowie arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen. Die Zuführung im laufenden Geschäftsjahr resultiert überwiegend aus dem im versicherungsmathematischen Gutachten gegenüber dem vergangenen Jahr angepassten Zinssatz auf 4,9 % (Vorjahr 5,5 %).

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen in Höhe von € 178,0 Mio. wurden gebildet für noch nicht veranlagte Körperschaft-, Gewerbe- und Grundsteuer, ausländische Steuern sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen.

Sonstige Rückstellungen

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

in € Mio.	1.1.2004	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2004
Personal	108,6	-28,8	-2,0	35,9	113,7
Passiver Schallschutz	69,5	-8,9	-	0,9	61,5
Umwelt	26,0	-2,3	-	4,4	28,1
Übrige	52,9	-16,0	-1,6	52,2	87,5
Gesamt	257,0	-56,0	-3,6	93,4	290,8

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, Überstundenguthaben sowie Urlaubsansprüche aus dem Resturlaubs Guthaben der Belegschaft zum Bilanzstichtag.

Die Rückstellung für das passive Schallschutzprogramm umfasst das Kostenvolumen der noch erwarteten Maßnahmen. Für den Fall, dass bis Ende 2006 die von der Fraport AG vereinbarten Entgelte nicht vollständig durch Ausgaben für passive Schallschutzmaßnahmen verbraucht sind, ist der verbleibende Betrag verzinst an die Luftverkehrsgesellschaften zurückzuerstatten. Über- beziehungsweise Unterdeckungen werden jeweils zum 31. Dezember festgestellt. Für die Verzinsung des im Geschäftsjahr ermittelten Unterschiedsbetrages wurde entsprechend eine Rückstellung gebildet (s. a. Tz. 25).

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. Weitere Rückstellungen wurden für die Förderung von Umweltprojekten eingestellt.

Die übrigen Rückstellungen wurden insbesondere gebildet für ausstehende Lieferantenrechnungen, Instandhaltungen, Rabatte und Rückerstattungen, Beraterleistungen und Rechtsangelegenheiten. In dem Posten ist eine Rückstellung in Höhe von € 13,9 Mio. (Vorjahr € 14,0 Mio.) im Zusammenhang mit dem in 2003 vertraglich vereinbarten und zum 1. Juli 2004 wirksam gewordenen Betriebsübergang der Fraport Cargo Services GmbH enthalten. Die Beschäftigten, die nicht in die Fraport Cargo Services GmbH

übergehen, verbleiben bei der Fraport AG und werden im Wege der Arbeitnehmerüberlassung bei der Fraport Cargo Services GmbH zur Erfüllung des Frachthandlings eingesetzt. Dafür werden Kosten erstattet.

(33) Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

in € Mio.	Restlaufzeit			31.12.2004	31.12.2003
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	27,1	265,3	263,6	556,0	742,2

(34) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in € Mio.	Restlaufzeit			31.12.2004	31.12.2003
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	75,9	8,8	–	84,7	64,7

(35) Andere Verbindlichkeiten

in € Mio.	Restlaufzeit			31.12.2004	31.12.2003
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	–	–	–	0,0	0,1
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	36,0	–	–	36,0	37,8
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3,4	–	–	3,4	3,1
Sonstige Verbindlichkeiten	34,7	11,0	–	45,7	44,1
– davon aus Steuern	(24,2)	–	–	(24,2)	(22,3)
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0,8)	–	–	(0,8)	(0,3)
Gesamt	74,1	11,0	0,0	85,1	85,1

(36) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Mietvorauszahlungen	23,6	15,4
Vorausbezahlte Erbbauzinsen/Mietabgaben	21,7	23,9
Infrastrukturbeiträge Cargo City Süd	15,0	10,6
Sonstige	11,8	11,1
Gesamt	72,1	61,0

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 den 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 2004 ergeben sich Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften in Höhe von € 1,5 Mio. und aus Gewährleistungsverträgen in Höhe von € 59,5 Mio.

Diese beinhalten im Wesentlichen Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von € 47,9 Mio. In den Vertragserfüllungsgarantien enthalten ist eine gesamtschuldnerische Haftung, gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von € 29,4 Mio. (USD 40,0 Mio.), für die eine Rückgriffsforderung auf die übrigen Garantiegeber in Höhe von € 13,9 Mio. (USD 19,0 Mio.) besteht. Die ursprüngliche Garantie wurde am 17. März 2004 um € 49,8 Mio. (USD 60,0 Mio.) verringert.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen:

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Verbindlichkeiten aus Miet- und Leasingverträgen		
fällig innerhalb des Geschäftsjahres 2005	33,6	38,6
fällig innerhalb der darauf folgenden 5 Jahre	168,0	190,0
Bestellobligo für Investitionen	215,7	236,6
davon Baukosten zur Verlagerung der		
Rhein-Main-Air Base	(70,3)	(97,2)
Sonstiges	21,5	0,0

In den sonstigen finanziellen Verpflichtungen ist unter anderem die zukünftige Erhöhung des Fraport AG-Anteils am Eigenkapital der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH zur Neuordnung der Beteiligungsverhältnisse in Höhe von € 10,2 Mio. enthalten.

Es besteht weiterhin eine finanzielle Verpflichtung in Höhe von € 133,0 Mio. (im Vorjahr € 116,5 Mio.). Hierbei handelt es sich um Kosten im Zusammenhang mit Grundstücksflächen, die für den Flughafen-Ausbau benötigt werden (insbesondere Erwerb von Flächen und Verlagerung bestehender Anlagen).

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.

Gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von € 10,4 Mio.

Im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement:

in € Mio.	31.12.2004
Kapitaleinzahlungsverpflichtung in PIATCO (US-\$ 40,0 Mio.)	29,3
Bedingte Restkaufpreiszahlung PAGS (US-\$ 2,0 Mio.)	1,5
Gesamt	30,8

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 ausgegebenen Bezugsrechte:

	Gesamt	Vorstand	Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	Führungskräfte der Fraport AG
Ausgegebene Bezugsrechte				
Stand 1.1.2004	654.400	246.000	51.250	357.150
Ausgegeben in 2004	218.650	82.000	22.750	113.900
Ausgeübt in 2004	- 130.600	- 57.950	- 15.000	- 57.650
Verfallen in 2004	- 86.350	- 30.000	- 4.250	- 52.100
Bestand ausgegebene Bezugsrechte am 31.12.2004	656.100	240.050	54.750	361.300

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 2004 wurden mit Wirkung vom 17. April 2004 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.

Im Geschäftsjahr wurden die Voraussetzungen zur Ausübung der Bezugsrechte der 2. Tranche mit Ablauf der Sperrfrist zum 15. Mai 2004 und Überschreitung der Ausübungshöhe i. H. v. € 29,49 erstmals erfüllt. Es wurden für die ausgeübten Bezugsrechte 130.600 Aktien zum Ausübungspreis i. H. v. € 25,64 ausgegeben.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2001 bis 2004 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Ausgabe- zeitpunkt	Ende Sperrfrist	Ende Ausübungs- zeitraum	Ausübungs- hürde in €	Ausübungs- preis 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	18,69
Tranche 2004	16. April 2004	16. April 2006	16. April 2009	26,57	23,10

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 70,61 %. Daraus entfallen auf das Land Hessen 31,94 %, auf die Bundesrepublik Deutschland 18,27 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,40 %.

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

(40) Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestehen folgende derivative Finanzpositionen:

in € Mio.	Nominalvolumen		Marktwerte		Drohverlustrückstellung	
	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003
Zinsswaps	296,4	165,4	-8,1	-5,9	-4,3	0,0
CMS-Floors	50,0	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0
Zinscaps (Berechtigter)	102,2	102,2	0,0	0,1	0,0	0,1
Zinscaps (Verpflichteter)	102,2	102,2	0,0	-0,1	0,0	0,0

Zum Abschlussstichtag bestehen 14 Zinsswaps und zwei CMS-Floors. Davon wurden in 2004 zwölf Forward-Zinsswaps und zwei CMS-Floors abgeschlossen, um das derzeit niedrige Zinsniveau für bestehende und geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern.

Sechs der bestehenden Zinsswaps wurden für bereits bestehende variabel verzinsliche Verbindlichkeiten abgeschlossen und werden als geschlossene Position ebenso wie das zugeordnete Grundgeschäft nicht bewertet.

Acht Zinsswaps wurden für geplante Kreditaufnahmen abgeschlossen und als nicht geschlossene Positionen einzeln bewertet. Für die sich aus der Marktbewertung zum Bilanzstichtag ergebenden negativen Marktwerte wurde eine Drohverlustrückstellung in Höhe von € 4,3 Mio. gebildet, welche als Verluste aus Handelsgeschäften mit Derivaten ausgewiesen wird (s. a. Tz. 16).

Zwei Zinscaps aus dem Jahr 1996 wurden im Jahr 2001 durch zwei weitere Zinscaps (Gegengeschäfte) glattgestellt, da ein ursprünglich erwarteter Finanzbedarf entfallen war. Mit Abschluss der Gegengeschäfte neutralisieren sich diese derivativen Instrumente in ihrer Wirkung in vollem Umfang.

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

Am 13. Dezember 2004 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung für 2005 zum Corporate Governance-Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

(42) 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 Textziffer 38) gewährt.

Für das Geschäftsjahr 2004 betragen die Aufwendungen für die aktiven Mitglieder des Vorstands € 2.855,0 Tsd. Davon entfielen € 1.330,0 Tsd. auf das Fixum und € 1.387,1 Tsd. auf die Tantieme (Zahlungen und Rückstellungsveränderungen). Die Tantiemezahlungen enthalten die Restzahlungen für das Geschäftsjahr 2003, die in Form von Fraport-Aktien geleistet wurden, sowie die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2004. Minderbeträge aus der Auflösung der für das Geschäftsjahr 2003 gebildeten Rückstellung, die nicht zur Auszahlung kamen, sind in der Veränderung der Rückstellung erfasst. Über die endgültige Höhe der Tantieme 2004 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2005. Darüber hinaus wurden dem Vorstand Aktienoptionen übertragen.

Auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands entfielen im Geschäftsjahr folgende Beträge bzw. Stückzahlen:

Vergütung des Vorstands 2004

	Fixum	Tantieme- zahlung	Tantieme- veränderung Rückstellung	Insgesamt	Aktien- optionen
	in € Tsd.	in € Tsd.	in € Tsd.	in € Tsd.	in Stück
Dr. Wilhelm Bender					
Vorsitzender	350,0	181,8	163,5	695,3	20.000
Prof. Manfred Schölch					
stellv. Vorsitzender	300,0	153,9	146,1	600,0	17.000
Prof. Barbara Jakubeit	195,0	104,2	85,5	384,7	15.000
Herbert Mai	185,0	98,8	81,3	365,1	15.000
Dr. Stefan Schulte	300,0	200,0	172,0	672,0	15.000
Insgesamt	1.330,0	738,7	648,4	2.717,1	82.000

Zusätzlich zu diesen Bezügen erhielten die Vorstandsmitglieder Sachbezüge und sonstige vertragliche Nebenleistungen in Höhe von insgesamt € 137,9 Tsd.

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von € 8.441,6 Tsd. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen sind insgesamt € 13.957,8 Tsd. zurückgestellt. Die laufenden Pensionen betragen in 2004 € 1.414,4 Tsd.

Die von den Mitgliedern des Vorstands sowie deren Ehegatten bzw. Verwandten ersten Grades im Jahr 2004 getätigten Transaktionen von Aktien, Optionen der Fraport AG, wurden gemäß § 15a WpHG veröffentlicht.

Die Vergütung des Aufsichtsrats wurde durch die Hauptversammlung festgelegt und ist in § 12 der Satzung der Fraport AG geregelt. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhält pro vollem Sitzungsjahr € 15.000, der Vorsitzende das Doppelte, sein Stellvertreter sowie die Vorsitzenden der Ausschüsse jeweils das Anderthalbfache dieses Betrages. Darüber hinaus werden pro Sitzung und Mitglied € 200 gezahlt sowie anfallende Auslagen erstattet (s. a. Tz. 44).

(43) Vorstand

Mitglieder des Vorstands

Vorsitzender
Dr. Wilhelm Bender

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

Vorstand Immobilienentwicklung
Prof. Barbara Jakubeit

Vorstand Arbeitsdirektor
Herbert Mai

Vorstand Finanzen
Dr. Stefan Schulte

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

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

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
Stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat:
– Deutsche VerkehrsBank AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Fraport Cargo Services GmbH (FCS)
Mitglied im Aufsichtsrat:
– FIS Flug- und Industriesicherheit
Service- und Beratungs-GmbH

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– FIS Flug- und Industriesicherheit
Service und Beratungs-GmbH
– ICTS Europe Holdings B.V.
Mitglied im Aufsichtsrat:
– DELVAG Luftversicherungs AG
– DELVAG Rückversicherungs AG
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
Stellvertretendes Mitglied im Verwaltungsrat:
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
Mitglied im Kontrollgremium von Wirtschaftsunternehmen:
– Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd.
(Vice-Chairman des Board of Directors)

(43) Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender

Karlheinz Weimar
Hessischer Finanzminister
(Bezüge 2004: € 32.200)

Stellvertretender Vorsitzender

Gerold Schaub
Stellvertretender Landesbezirksleiter
ver.di Hessen
(Bezüge 2004: € 25.900)

Dr. Manfred Bischoff

Chairman of the Board EADS N.V.
Delegierter für Luft- und Raumfahrt
der DaimlerChrysler AG
(Bezüge 2004: € 16.400)

Jörg-Uwe Hahn

Fraktionsvorsitzender der FDP
im Hessischen Landtag
Mitglied des Landtags
(Bezüge 2004: € 26.100)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- Flughafen Kassel GmbH
- Freilichtmuseum Hessenpark GmbH (bis 31. Mai 2004)
- Lotterie-Treuhandgesellschaft mbH Hessen

Stellvertretender Vorsitzender im Verwaltungsrat:

- Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

Mitglied im Aufsichtsrat:

- FIZ – Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
 - Future Capital AG
 - Investitionsbank Hessen AG
 - Messe Frankfurt GmbH
 - Fraport Cargo Services GmbH (FCS)
 - GWH Gem. Wohnungsges. Hessen mbH
- Beirat mit Aufgaben eines Aufsichtsrats:
- Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Lufthansa Systems Group GmbH, Kelsterbach

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- DaimlerChrysler Aerospace AG (Konzern-Mandat)
- DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG (Konzern-Mandat)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Gerling Konzern Versicherungs-Beteiligungs-AG
- J.M. Voith AG
- Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG

Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

- Royal KPN N.V.
- Lagardère-Sociétés S.A.
- EADS Participations B.V. (Konzern-Mandat)
- European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (Chairman of the Board)
- Nortel Networks Corporation and Nortel Networks Limited

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
- TaunusFilm GmbH

Mitglied im Rundfunkrat:

- Hessischer Rundfunk

Dr. Joachim v. Harbou
Präsident der IHK Frankfurt
am Main
(ab 4. November 2004)
(Bezüge 2004: € 2.900)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Eurohypo AG, Eschborn
– equinet Corporate Finance AG, Frankfurt
Mitglied des Aufsichtsrats:
– Nestlé Deutschland AG
– RÜTGERS AG, Essen
– Universitätsklinikum Gießen
– FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
– TechnologieStiftung Hessen GmbH
– Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH
Vorsitzender des Beirats:
– Hebel Projektbau GmbH & Co. KG, Alzenau
– Viessmann Werke, Allendorf (Eder)
Mitglied im Beirat:
– Corpus Immobiliengruppe GmbH & Co. KG, Köln
Mitglied im Rundfunkrat:
– Hessischer Rundfunk

Lothar Herbst
Vorsitzender des ver.di-
Bezirks Frankfurt und Region
(Bezüge 2004: € 17.200)

Stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat:
– Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat:
– Mainova AG
– Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Helmut Hofmann
Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2004: € 18.000)

Lothar Klemm
Hessischer Staatsminister a.D.
Mitglied des Landtags
(Bezüge 2004: € 16.800)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– MANIA Technologie AG
– ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH

Zafer Memisoglu
Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2004: € 17.800)

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

Prof. Karel Van Miert
Ehemaliger Präsident
Universität Nyenrode,
Ehemaliger Vizepräsident
der Europäischen Kommission
(bis 3. August 2004)
(Bezüge 2004: € 9.150)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– RWE AG
– Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft
Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
– De Persgroep (Belgien)
– Royal Philips Electronics N.V. (Niederlande)
– Agfa-Gevaert N.V. (Belgien)
– Anglo American plc (Großbritannien)
– Vivendi Universal
Mitglied im Beirat:
– Guidant Europe N.V. (Belgien)
– Eli Lilly Holdings Ltd. (USA)
– Goldman Sachs International (Großbritannien)

Ralf Nagel
Staatssekretär im
Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
(Bezüge 2004: € 17.800)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– Deutsche Bahn AG
– Vorsitzender des Beirats der DFS Deutsche
Flugsicherung GmbH (ab Januar 2004)

Gabriele Rieken
Betriebsratsmitglied
(ab 5. März 2004)
(Bezüge 2004: € 15.100)

Harald Rose
Gewerkschaftsvertreter ver.di
(Bezüge 2004: € 17.800)

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

Petra Rossbrey
Sprecherin IFM
(Bezüge 2004: € 17.400)

Petra Roth
Oberbürgermeisterin
(Bezüge 2004: € 18.000)

Vorsitzende des Aufsichtsrats:
– 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
– Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH
(ab 30. Juni 2004)
– Frankfurter Sparkasse (bis 1. Juni 2004)
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
– Nassauische Sparkasse
– Ruhrgas AG
– THÜGA AG
– Advisory Council der ING-Gruppe (Niederlande)

Werner Schmidt
Aufgabenleiter Projekt-Management
(Bezüge 2004: € 17.600)

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

Dr. Jürgen Siewert
Ministerialdirigent
(Bezüge 2004: € 18.000)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– T-Systems International GmbH
– Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
Mitglied im Verwaltungsrat:
– Bundesanstalt für Post und Telekommunikation
Deutsche Bundespost

Edgar Stejskal
Konzern-Betriebsratsvorsitzender
(Bezüge 2004: € 17.800)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– Airmail Center Frankfurt GmbH

Christian Strenger
(Bezüge 2004: € 20.950)

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

Achim Vandreike
Bürgermeister
(Bezüge 2004: € 18.200)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau- und
Beteiligungsgesellschaft mbH
– Messe Frankfurt GmbH
– Frankfurter Aufbau AG
– Eintracht Frankfurt Fußball AG
Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
– Bäder-Betriebe Frankfurt GmbH
– Waldstadion Frankfurt am Main Gesellschaft für
Projektentwicklungen mbH
– Stadion GmbH
– Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic
Development-GmbH
– Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und
Entwicklungsgesellschaft mbH
(Gesellschafterbeschluss erfolgt im Dezember 2004)

Peter Wichtel
Betriebsratsvorsitzender
(Bezüge 2004: € 25.500)

Frankfurt am Main, den 28. Februar 2005

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



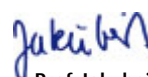
Dr. Bender



Prof. Schölch



Mai



Prof. Jakubeit



Dr. Schulte

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

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital* in %	Eigenkapital ¹⁾ in € Tsd.	Ergebnis des letzten Ge- schäftsjahres ²⁾ in € Tsd.
AirIT International GmbH, Frankfurt am Main	50,0	413	-208
AirITSystems Hannover GmbH, Hannover	50,0	2.660	612
AirIT Airport IT Services Hahn AG, Lautzenhausen	100,0	685	127
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,0	1.470	375
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Frankfurt am Main	100,0	365	313
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/USA	100,0	-1.829	-5.487 ⁶⁾
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	50,0 ³⁾	96.036	50.348
APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main	(100,0)	944	399
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,0	3.182	2.668
Civas Scandinavia AB, Stockholm/Schweden	(100,0)	299	-72 ⁷⁾
CIVAS UK Limited, London/Großbritannien	(100,0)	-18	0 ⁷⁾ ⁸⁾
CIVAS USA Inc., Delaware/USA	(100,0)	-39	0 ⁷⁾ ⁸⁾
Compañía de Economía Mixta de Valor y Seguridad CIVASEQUADOR, Quito/Ecuador	(35,0)	-	-8 ⁸⁾
Consultants in Targeted Security, Netherlands B.V. Amsterdam/Niederlande	(100,0)	12	-5
C.E.S.G. - Consultants Européens en Sécurité Générale S.A.S., Paris/Frankreich	(100,0)	518	231 ⁷⁾ ¹³⁾
CESG Protection SARM, Paris/Frankreich	(100,0)	30	0 ⁷⁾
Decision Support Technologies Inc., Florida/USA	(100,0)	-1.343	-4.413 ⁶⁾
Deutsche AeroConsult GmbH i.L., Frankfurt am Main	100,0	-91	283 ⁸⁾
Diag-Nose SAS, Paris/Frankreich	(100,0)	-394	-379 ⁷⁾
Emerald Airport Services Europe S.A., Brüssel/Belgien	(100,0)	49	-3 ⁸⁾
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	100,0	2.035	1.983
European Centre for Aviation Development – ECAD GmbH, Darmstadt	25,0	25	-16 ⁶⁾
FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH, Kelsterbach	(100,0)	8.246	8.923 ⁷⁾
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen/Griechenland	100,0	134	-26
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, Lautzenhausen	73,07	30.650	-16.798 ⁵⁾
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	30,0	84.493	2.692
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH, Saarbrücken	51,0	1.017	86
Flughafen-Partner Holding GmbH i.L., Berlin	28,6	-9.116	-59 ¹²⁾
Fraport Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	100,0	5.810	6.766 ¹⁵⁾
Fraport Ground Services USA, Inc., Florida/USA	100,0	285	-49
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	99,99	-2.712	-3.061 ⁸⁾ ⁹⁾
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	99,99	197	208
FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main	33,33	229	65
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	40,0	2.431	1.406
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	25,0	300	-3
Hahn Campus Management GmbH, Lautzenhausen	(100,0)	26	-35 ⁵⁾

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital* in %	Eigenkapital ¹⁾ in € Tsd.	Ergebnis des letzten Ge- schäftsjahres ²⁾ in € Tsd.
Hermes Civas Goldair Baggage Screening Societe Anonyme-Private Enterprise for the Provision of Security Services, Athen/Griechenland	(33,0)	165	367 ⁷⁾⁹⁾
ICTS (UK) Ltd., London/Großbritannien	(100,0)	3.255	231 ⁷⁾
ICTS Belgium SPRL, Brüssel/Belgien	(100,0)	344	-8 ⁷⁾
ICTS Europe Holdings B.V., Amstelveen/Niederlande	100,0	34.798	4.106 ⁷⁾
ICTS France S.A., Paris/Frankreich	(100,0)	-199	-575 ⁷⁾¹³⁾
ICTS General Services S.L., Madrid, Spain	(100,0)	411	317 ⁷⁾¹⁴⁾
ICTS Greece Ltd., Athen/Griechenland	(100,0)	528	-291 ⁷⁾
ICTS HBS Services Joint Venture, Athen/Griechenland	(100,0)	10	-50
ICTS Hellas S.A., Athen/Griechenland	(100,0)	51	-95 ⁷⁾
ICTS Hispania S.A., Madrid/Spanien	(100,0)	-615	-593 ⁷⁾¹⁴⁾
ICTS Italia s.r.l., Rom/Italien	(100,0)	2.648	971 ⁷⁾
ICTS Netherlands Airport Services VOF, Amsterdam/Niederlande	(50,0)	517	165 ⁷⁾
ICTS Norway A/S, Ullensaker/Norway	(100,0)	54	35
ICTS Security Consultants Ltd., Zürich/Schweiz	(100,0)	1.044	555 ⁷⁾
ICTSP-Portugal Consultadoria de Aviacao Commercial, S.A., Lissabon/Portugal	(100,0)	636	366 ⁷⁾
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., ⁴⁾ Madrid/Spanien	20,0	10.848	10.638 ⁹⁾
Ineuropa Handling Ibiza, U.T.E., ⁴⁾ Madrid/Spanien	20,0	2.978	2.677 ⁹⁾
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., ⁴⁾ Madrid/Spanien	20,0	8.101	6.779 ⁹⁾
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., ⁴⁾ Madrid/Spanien	20,0	17.222	16.621 ⁹⁾
Ineuropa Handling Menorca, U.T.E., ⁴⁾ Madrid/Spanien	20,0	1.472	1.291 ⁹⁾
Ineuropa Handling, U.T.E., ⁴⁾ Santa Cruz/Spanien	20,0	5.911	3.507 ⁹⁾
International Aviation Security (UK) Limited, London/Großbritannien	(100,0)	-112	0 ⁷⁾⁸⁾
International Aviation Security, Lda, Lissabon/Portugal	(95,0)	2	0 ⁷⁾⁸⁾
JV ICTS 3D, Athen/Griechenland	(60,0)	677	-183 ⁷⁾
JV ICTS 3D Wackenhut, Athen/Griechenland	(55,0)	1.019	1.016 ⁷⁾
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	42,75	53.045	8.798
LIS GmbH, Sicherheitsberatung für Luftfahrt und Industrieanlagen, Wien/Österreich	(100,0)	26	-75 ⁷⁾
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,0	1.505	994
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	50,0	1.078	356
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,0	7.239	2.073
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong/China	50,0	6.646	-241
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,0	306	580 ⁹⁾
Perishable-Center Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG, Frankfurt am Main	4,0	2.076	974 ⁹⁾
Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc., Pasay City/Philippinen (PTH)	40,0	781	527 ¹⁰⁾
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc., Manila/Philippinen (PTI)	40,0	1.169	892 ¹⁰⁾

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital* in %	Eigenkapital ¹⁾ in € Tsd.	Ergebnis des letzten Ge- schäftsjahres ²⁾ in € Tsd.
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	5.001	- 1.332
proceedAir Aviation Services GmbH i.L., Frankfurt am Main	100,0	51	- 9 ⁸⁾
S.A. TCR International N.V., Brüssel/Belgien	50,0	8.856	2.367 ¹¹⁾
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Schanghai/China	50,0	179	4
STI Security Training International GmbH, Wiesbaden	(32,0)	271	- 77 ^{7) 9)}
VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH, Schwechat/Österreich	100,0	288	496
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,0	31	- 2
ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, Darmstadt	25,0	- 2.301	- 1.811 ⁹⁾

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

¹⁾ Umrechnung zum respektiven Stichtagskurs

²⁾ Geschäftsjahr des letzten vorliegenden Jahresabschlusses; 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 2003

¹⁰⁾ Jahresabschluss 2001

¹¹⁾ Abweichender Bilanzstichtag; Angaben des Konzernabschlusses

¹²⁾ Gesellschaft inaktiv; Stichtag der Liquidationseröffnungsbilanz 28.02.2001

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.

¹⁵⁾ Ehemals Tradeport Frankfurt GmbH

¹⁶⁾ Beginn operativer Tätigkeit in 2005

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 2004 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 Festlegung 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 Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung 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 28. Februar 2005

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wagner
Wirtschaftsprüfer

ppa. Resch
Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide.

Verantwortlich für den Inhalt: Investor Relations (VFI).

Layout und Herstellung: Unternehmenskommunikation (UKM-IK).

(3/05/0,3)