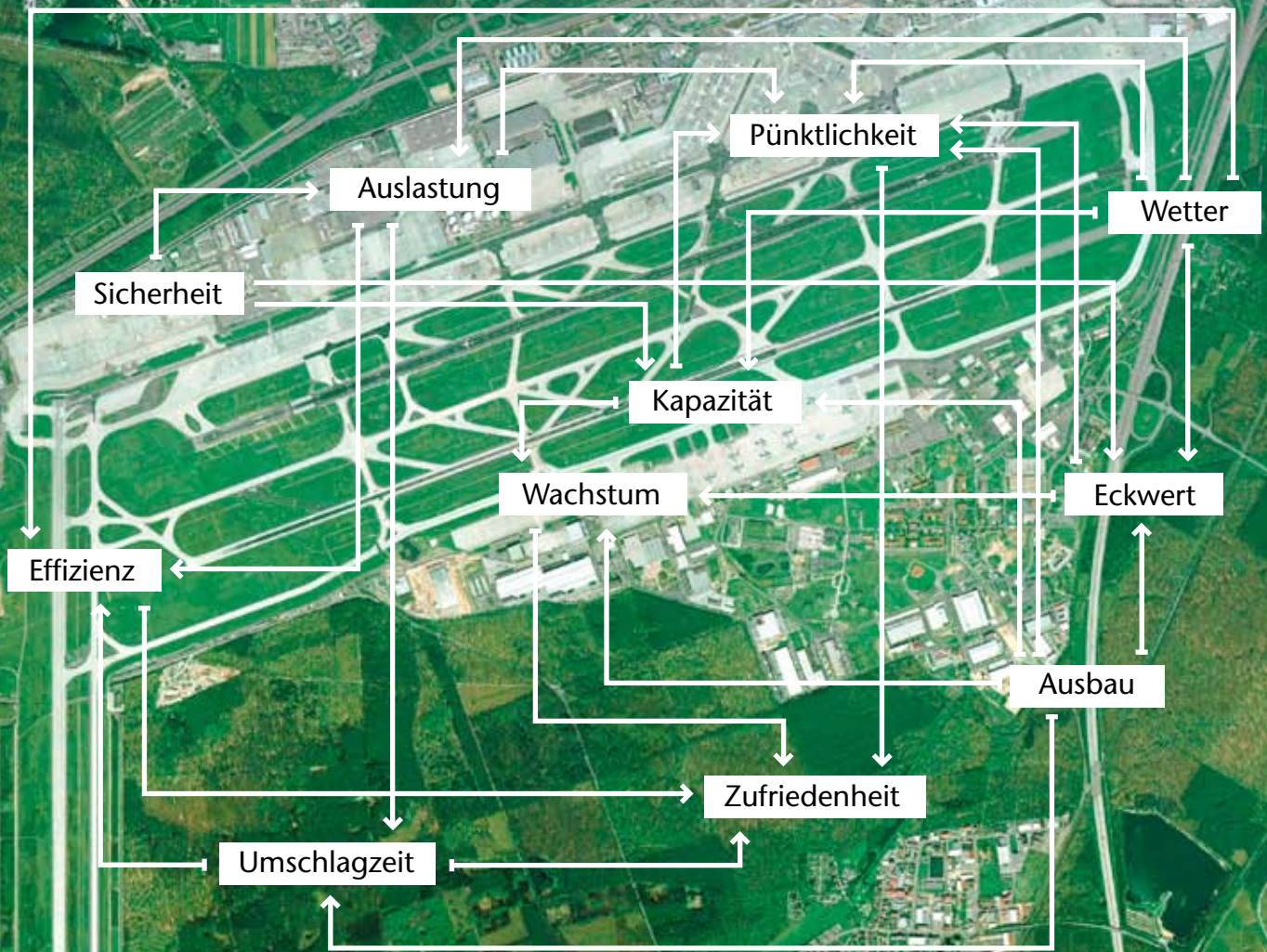


Geschäftsbericht 2006



*Kapazität managen,
Wachstum sichern*

Konzern-Kennzahlen der Fraport AG

Umsatz und Ergebnis*

in Mio €	2005	2006
Umsatz	2.089,8	2.143,9
Gesamtleistung	2.141,7	2.250,3
EBITDA	542,5	578,4
EBIT	306,6	330,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	285,4	340,2
Konzern-Jahresergebnis	161,5	228,9

Rentabilitätskennzahlen

in %	2005	2006
Umsatzrendite	13,7	15,9
EBITDA-Marge	26,0	27,0
EBIT-Marge	14,7	15,4
ROCE	13,5	13,5
ROFRA	10,8	11,8
RONA	13,3	14,6

Kennzahlen zu Bilanz- und Kapitalflussrechnung

in Mio €	2005	2006
Eigenkapital	2.157,9	2.346,1
Eigenkapital ¹	2.060,4	2.218,8
Eigenkapitalquote (in %) ¹	52,1	51,7
Bilanzsumme	3.951,6	4.294,5
Gearing (in %) ¹	9,1	9,5
Capital employed ²	2.264,1	2.452,4
Net Assets	2.310,7	2.258,9
Fraport Assets	2.848,3	2.802,8
Operativer Cash flow	493,7	484,9
Free Cash flow	25,5	33,8
Investitionen	682,4	591,4

Die Fraport-Aktie

in €	2005	2006
Anzahl im Umlauf befindlicher Aktien (zum 31.12.)	91.078.430	91.368.619
Jahresschlusskurs	44,90	54,02
Ergebnis je Aktie (unverwässert)	1,78	2,51
Dividende je Aktie	0,90	1,15

Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt

	2005	2006
Passagiere (in Mio)	52,2	52,8
Cargo (in Tsd t)	1.963,1	2.127,8
Flugzeugbewegungen (in Tsd)	490,1	489,4
Höchststartgewichte (in Tsd t)	28.160,3	27.973,5
Sitzladefaktor (in %)	71,7	73,2

Mitarbeiter

	2005	2006
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	25.781	28.246

¹ Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende und ohne Minderheitsanteile.

² Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende.

* Seit dem 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Betriebsergebnis erfasst. Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Segment-Kennzahlen der Fraport AG

Aviation

in Mio €	2005	2006
Umsatz	688,9	701,1
EBITDA	156,3	140,0
EBITDA-Marge (in %)	22,7	20,0
EBIT	92,4	57,5
EBIT-Marge (in %)	13,4	8,2
Fraport Assets	937,4	932,7
ROFRA (in %)	9,9	6,2
Mitarbeiter*	3.314	3.254

Retail & Properties

in Mio €	2005	2006
Umsatz	374,0	385,1
EBITDA	289,5	314,6
EBITDA-Marge (in %)	77,4	81,7
EBIT	179,6	219,6
EBIT-Marge (in %)	48,0	57,0
Fraport Assets	1.241,2	1.221,7
ROFRA (in %)	14,5	18,0
Mitarbeiter*	2.907	2.860

Ground Handling

in Mio €	2005	2006
Umsatz	632,1	624,1
EBITDA	74,6	63,0
EBITDA-Marge (in %)	11,8	10,1
EBIT	51,8	34,6
EBIT-Marge (in %)	8,2	5,5
Fraport Assets	366,7	362,1
ROFRA (in %)	14,1	9,6
Mitarbeiter*	7.395	7.865

External Activities

in Mio €	2005	2006
Umsatz	394,8	433,6
EBITDA	22,1	60,8
EBITDA-Marge (in %)	5,6	14,0
EBIT	-17,2	18,7
EBIT-Marge (in %)	-4,4	4,3
Fraport Assets	355,7	346,2
ROFRA (in %)	-1,1	8,6
Mitarbeiter*	12.165	14.267

*Im Vergleich zu den im Vorjahresbericht veröffentlichten Mitarbeiterzahlen wurde die Berechnung auf Segment-Basis geändert.



The background image shows a long, empty airport terminal. The ceiling is a prominent feature, with a curved, ribbed design. The lighting is a mix of warm yellow and cool blue, creating a modern and clean atmosphere. The floor is a light-colored, polished material. The overall scene is devoid of people, emphasizing the architectural details and the sense of space.

Vision

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.

Inhalt

- 2 Interview mit dem Vorstandsvorsitzenden
Dr. Wilhelm Bender
- 4 Der Fraport-Vorstand
- 6 Kapazität managen, Wachstum sichern
 - 6 Kapazität Airside
 - 14 Kapazität Landside
 - 22 Pünktlichkeit
 - 30 Immobilien
- 39 Konzern-Lagebericht
- 90 Konzern-Abschluss und -Anhang
- 157 Bericht des Aufsichtsrats
- 161 Corporate Governance
- 165 Beraterkreis
- 166 Siebenjahresübersicht
- 169 Impressum
- 169 Finanzkalender

Fragen an den Vorstandsvorsitzenden Dr. Wilhelm Bender

„Die Kapazitätsengpässe in Frankfurt sind meine Hauptsorge.“



Herr Dr. Bender, das Geschäftsjahr 2006 überrascht mit erneut sehr guten Zahlen, wenn man bedenkt, dass das Verkehrswachstum an Ihrem Hauptstandort am Flughafen Frankfurt nahezu stagniert.

Was unsere Finanzzahlen angeht, sind wir in der Tat zufrieden. Wir haben mit 2,6 % Umsatzwachstum, einer Steigerung des EBITDA um 6,6 % auf 578,4 Mio € und einem Konzern-Ergebnis, das mit 228,9 Mio € sogar 41,7 % über dem Vorjahr liegt, ein sehr gutes Ergebnis erreicht. Auch unter Berücksichtigung von Einmalerträgen wie der Zahlung auf die Entschädigung für das Terminalprojekt in Manila oder dem erfolgreichen Verkauf unserer Tochter TCR sowie einem Steuereffekt konnten wir das operative Ergebnis erneut steigern.

Ihre ursprüngliche Prognose für das Verkehrswachstum 2006 ist allerdings nicht eingetroffen! Worauf ist das zurückzuführen?

Der Verkehr in Frankfurt ist 2006 nur um 1,1 % gewachsen. Im Vergleich zum Wachstum des internationalen Luftverkehrs, aber auch im Vergleich zu unseren eigenen Erwartungen, die Anfang 2006 noch bei zirka 2 % lagen, kann uns das nicht zufriedenstellen. Dass wir konzernweit dennoch eine Steigerung von 2,3 % erreicht haben, liegt an unserem Beteiligungsgeschäft, das sich gut entwickelt. Hier sind wir mehr als zufrieden.

Andere Flughäfen wachsen im Rhythmus des internationalen Luftverkehrs, Frankfurt nicht. Das ist allerdings nicht so, weil unser Standort nicht mehr attraktiv wäre. Im Gegenteil. Unverändert fragen Airlines aus aller Welt Slots am Flughafen Frankfurt nach. Unser Problem ist, dass wir die Nachfrage

weniger denn je befriedigen können. Die Kapazitätsengpässe in Frankfurt sind meine Hauptsorge. Abhilfe schafft nur der Ausbau der Infrastruktur.

Also ist abzusehen, dass Sie ohne Ausbau die Chancen aus dem wachsenden Luftverkehr nicht nutzen können?

Was den Standort Frankfurt angeht ja. Aber die Engpass-situation betrifft nicht nur uns als Flughafen-Betreiber, sondern in besonderem Maße auch unseren Hauptkunden, die Lufthansa, die an ihrem Heimatstandort nicht wachsen kann. In einem sich rasant entwickelnden Geschäft wie der Luftverkehrsbranche bedeutet Stillstand Rückschritt. Wenn wir den Ausbau nicht in einem überschaubaren Zeitrahmen realisieren, wird der Luftverkehrsstandort Frankfurt verlieren. Daher haben wir auch im vergangenen Herbst gemeinsam mit der Ticona eine Absichtserklärung unterzeichnet mit dem Ziel, den Produktionsbetrieb der Ticona am Standort Kelsterbach bis zum 30. Juni 2011 zu beenden und die Grundstücke am Standort Kelsterbach nach Beseitigung aller Werkseinrichtungen an Fraport zu übertragen. Nach Abschluss der endgültigen Verträge wird ein wesentliches Risiko für die zeitgerechte Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest beseitigt sein.

Wachstum kann also nur außerhalb des Heimatstandorts generiert werden, in Frankfurt müssen Sie sich mit Stagnation zufriedengeben?

Was die Passagierentwicklung angeht, so haben wir in Frankfurt nur die Möglichkeit, den Sitzladefaktor zu erhöhen und den Anteil der Großraumflugzeuge weiter zu steigern. Hiermit sollten wir in 2007 ein Wachstum auf dem Niveau des Vorjahres erreichen. Extern sind unsere Flughafen-Beteiligungen in Lima, Frankfurt-Hahn und Antalya alle überdurchschnittlich gewachsen. Darüber hinaus haben wir unser Portfolio mit den Schwarzmeerflughäfen Varna und Burgas in Bulgarien sowie dem internationalen Flughafen Delhi ergänzt. Auch hier erwarten wir hohe Wachstumsraten, übrigens nicht nur beim Verkehrsaufkommen.

Der Flughafen ist voll ausgelastet, das scheint Ihnen keine Freude zu machen. Üblicherweise wird geklagt, wenn die Auslastung sinkt.

Das einzig Positive daran ist, dass die hohe Nachfrage zeigt, wie attraktiv wir sind. Aber die Einschränkungen in der Qualität unserer Dienstleistung, die zwangsläufig entstehen, gefährden unsere Position als ein attraktiver Luftverkehrs-Hub. Der Frankfurter Flughafen ist der größte internationale Umsteigerflughafen weltweit. Mehr als die Hälfte der Passagiere fliegt hier ein, um von hier zu einem anderen Ziel weiterzufliegen. Kurze Umsteigezeiten sind ein Grundpfeiler unseres Erfolgs als Hub-Airport. Das Funktionieren des Hub-Systems hängt auch von der Pünktlichkeit der Zubringerflüge ab. Die hohe Auslastung der Kapazität des Flughafens macht das System anfällig für Unpünktlichkeit. Es bleibt kaum mehr Raum, Verspätungen aufzuholen, im Gegenteil: Unpünktlichkeit kumuliert und verstärkt sich im Tagesablauf.

In der Vergangenheit war unsere effiziente Organisation in der Lage, Verspätungen von hereinkommenden Maschinen wettzumachen. Das lässt sich in einem voll ausgebuchten System nur noch eingeschränkt leisten. Mit der Entwicklung der Pünktlichkeitsquote im vergangenen Jahr können wir nicht zufrieden sein. Wir haben gemeinsam mit unseren Partnern, vor allem der Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung, umfangreiche Maßnahmen eingeleitet, um die Pünktlichkeit zu verbessern. Hier sehen wir erste – noch nicht ausreichende – Erfolge.

Beengte Platzverhältnisse auf dem Vorfeld, in den Terminals und zusätzliche Sicherheitsbestimmungen – nicht nur für Airlines, sondern auch für Passagiere keine einfachen Zeiten am Frankfurter Flughafen!

Auch hier versuchen wir durch gute Organisation, innovative Konzepte und gezielte Zusammenarbeit aller Beteiligten die vorhandene Kapazität optimal zu nutzen. Zusätzlich modernisieren wir die Terminals im Norden des Airports und erweitern sie teilweise. So entstehen neue Gebäudeabschnitte westlich des Terminals 1 – der Flugsteig A 0 – sowie zwischen den Terminals 1 und 2 – die Erweiterung der Halle C sowie der C/D-Riegel –, die es uns erlauben, die Abfertigungskapazität zu erhöhen. Im Zuge dieser Modernisierungen strukturieren wir auch den Passagierabfertigungsprozess neu und passen ihn den aktuellen Sicherheitsanforderungen an. All diese Maßnahmen haben leider den kurzfristigen Effekt, dass es zu Verzögerungen in den Prozessen und damit auch zu Unpünktlichkeiten kommt, das bleibt bei einem solchen Umbau im laufenden Betrieb nicht aus. Unser Ziel ist es aber, Wartezeiten so kurz wie möglich zu halten und den Fluggästen den Aufenthalt bei uns angenehm und entspannt zu gestalten, was uns wiederum zugute kommt.

Inwiefern kommt das Fraport zugute?

Zum einen behält der Passagier den Flughafen Frankfurt in guter Erinnerung und kommt gerne wieder. Zum anderen: Wer entspannt ist und Zeit hat, konsumiert mehr, die Retail-Erlöse steigen. In unserem Non-Aviation-Geschäft, also den Bereichen unseres Geschäfts, die nicht direkt mit dem Flugbetrieb zusammenhängen wie Retailing oder unser Immobiliengeschäft, sehen wir erhebliches Potenzial, das gut genutzt werden will.

Stichwort Immobiliengeschäft: Sie haben im Herbst angekündigt, dieses Geschäftsfeld zu intensivieren. Wird der Frankfurter Flughafen zum reinen Immobiliengeschäft? Und: Wenn es hier so große Wachstumsmöglichkeiten gibt, wozu brauchen Sie den Ausbau?

Die Globalisierung eröffnet dem Luftverkehr ganz exorbitante Wachstumschancen. Internationale Drehkreuz-Flughäfen haben darüber hinaus die Chance, ihren Standort neuartig zu entwickeln. Mit der Airport City, die wir aufbauen, bleibt der Flughafen, bleibt unsere Region eines der wichtigsten Zentren der globalen Wirtschaft, die immer mehr vom grenzüberschreitenden Austausch lebt.



Zudem können unser Immobilien- und auch das Retail-Geschäft selbstverständlich nicht unabhängig vom Flugbetrieb gesehen werden. Die Einzelhandelsumsätze steigen auch mit der Zahl der Passagiere, und die Attraktivität des Airports als Immobilienstandort steht und fällt mit seiner Funktion als Luftverkehrsdrehscheibe. Daher: Es führt kein Weg am möglichst schnellen Ausbau vorbei!

Allen Ihren Ausführungen und Warnungen zum Trotz ist das Finanzergebnis 2006 ja gut gelaufen. Wie sind Ihre Prognosen für 2007 und die kommenden Jahre?

Das Ergebnis 2006 ist einer vorausschauenden und risikobewussten Unternehmensführung zu verdanken. Auch die einmalige Auflösung von Rückstellungen spiegelt sich in dem positiven Resultat wider, ebenso wie der erwähnte Steuereffekt, der Verkauf einer Beteiligung und die Zahlungen auf die Entschädigung für das Terminalprojekt in Manila. Es liegt in der Natur solcher Einmalbeträge, dass wir sie im nächsten Jahr nicht zur Verfügung haben. Auf Dauer sichert nur die Dynamik des Wachstums Erfolg.

Für 2007 erwarten wir ein Passagierwachstum von leicht über 1 %, das vor allem durch größeres Fluggerät generiert wird. Unsere Beteiligungen sollten sich alle positiv entwickeln, sodass wir konzernweit von einem Umsatzanstieg ausgehen. Aufgrund der genannten Einmaleffekte in 2006 werden das EBITDA und der Jahresüberschuss in 2007 absolut gesehen voraussichtlich verringern. Nach Abzug der Einmaleffekte im EBITDA 2006 sollte das EBITDA im Geschäftsjahr 2007 insbesondere durch die Neukonsolidierung der Gesellschaften Twin Star und Lima auf oder leicht über Vorjahresniveau liegen.

Wir alle bei Fraport werden uns weiterhin mit aller Kraft und allem Engagement für eine positive Entwicklung unseres Konzerns und besonders unseres Heimatflughafens einsetzen.

Der Fraport-Vorstand

Herbert Mai

Vorstand Arbeitsdirektor

Herbert Mai ist für das Ressort „Personalserviceleistungen“ sowie den Bereich „Handels- und Vermietungsmanagement“ verantwortlich.

Dr. Wilhelm Bender

Vorsitzender des Vorstands

Dr. Bender verantwortet die Bereiche „Bodenverkehrsdienste“, „Marketing, Vertriebsunterstützung, Gremien“, „Unternehmenskommunikation“ sowie „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“.



Prof. Manfred Schölch

**Stellvertretender Vorstandsvorsitzender,
Vorstand Infrastruktur und Rechtsangelegenheiten**

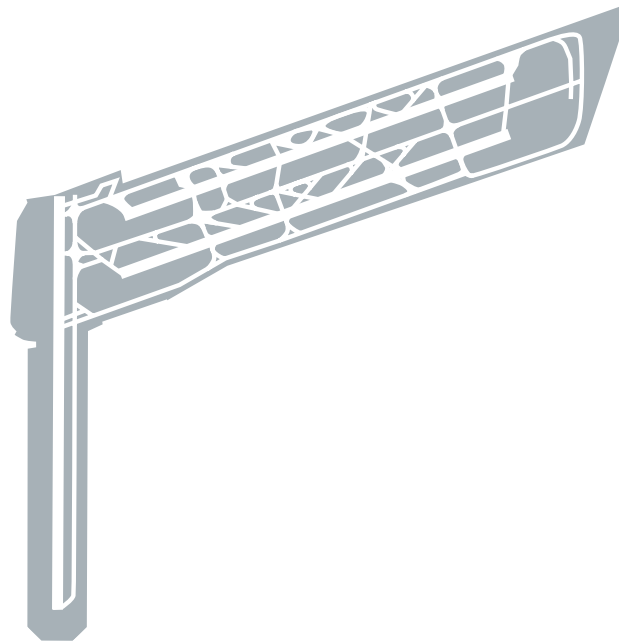
Prof. Schölch obliegt die Ressortverantwortung in den Bereichen „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Sicherheit“ sowie „Rechtsangelegenheiten und Verträge“.

Dr. Stefan Schulte

Vorstand Finanzen und Bau

Dr. Schulte unterstehen die Bereiche „Akquisitionen und Beteiligungen“, „Controlling, Finanzen, Rechnungswesen“, „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ sowie „Immobilien und Facility Management“.





„Die Kapazitätsgrenze im bestehenden Bahnsystem ist sichtbar. Daher muss das System so effizient wie irgend möglich genutzt werden. Gemeinsam mit unserem Partner Fraport und den Fluggesellschaften arbeiten wir kontinuierlich an Optimierungsmöglichkeiten. Das gegenseitige Verständnis für operative Abläufe bei allen drei Prozesspartnern – Fraport, Fluggesellschaften und DFS – ist dabei ein zentraler Erfolgsfaktor.“

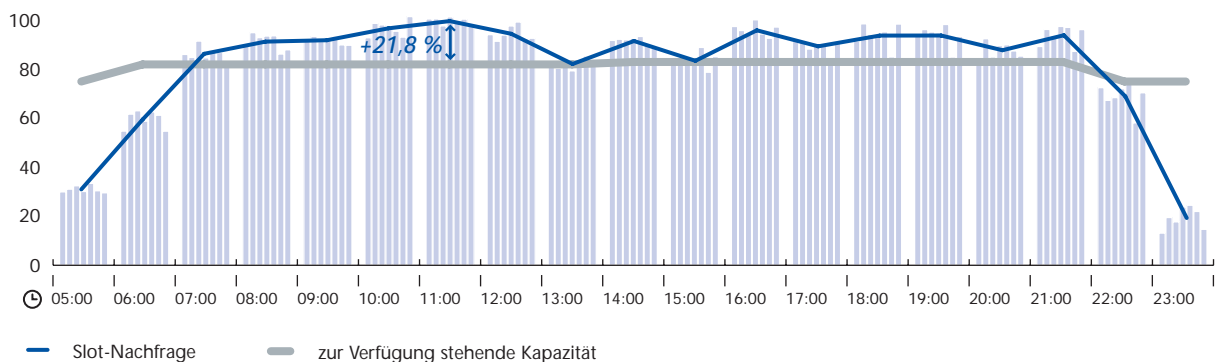
Jörg Buxbaum, Leiter Anflugkontrolle Frankfurt und DFS Pünktlichkeitsmanager Frankfurt Approach/Center Langen, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Infrastruktur effizient nutzen

Den Bereich eines Flughafens, auf dem der Flugbetrieb stattfindet bezeichnet man als Airside, zu Deutsch Luftseite. Ein Maß für die Kapazität eines Flughafens auf der Airside ist der Koordinations-eckwert – die Zahl der angebotenen stündlichen Flugbewegungen. Der Frankfurter Flughafen stößt längst an seine Kapazitätsgrenzen. Im Durchschnitt übersteigt die Nachfrage unsere Kapazität um mehr als 10 %. Deshalb sind für die Zukunft umfangreiche Baumaßnahmen geplant. Doch bis diese realisiert sind, gilt es, mit der gegenwärtigen Infrastruktur zu arbeiten. Darum drehen wir an jeder Stellschraube, um unsere Infrastruktur und Ressourcen noch intelligenter zu nutzen. Durch geeignete Maßnahmen und das entscheidende Engagement unserer Mitarbeiter waren wir bisher in der Lage, die Eckwerte für den Frankfurter Flughafen in den vergangenen Jahren kontinuierlich zu steigern.

Slot-Nachfrage übersteigt Kapazität

Slot-Anfrage für Sommerflugplan 2006



Vertrieb und Marketing

Um unsere Position im Markt als führende Fracht- und eine der führenden Passagierdrehkreise in Europa zu behaupten und weiter auszubauen, müssen wir am Flughafen Frankfurt – trotz des Kapazitätsengpasses bis zum Ausbau der Landebahn Nordwest – Verkehr möglichst halten und optimieren. Wachstum kann dabei mit verschiedenen Maßnahmen generiert werden. So werden freie Slots in den für Passagierflügen weniger attraktiven Zeiten an Fracht-Carrier vergeben oder an Carrier, die in diese zeitlichen „Lücken“ passen, wie zum Beispiel Verkehr aus Indien und China. Die Slot-Vergabe erfolgt durch den Flughafen-Koordinator, der der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen untersteht.

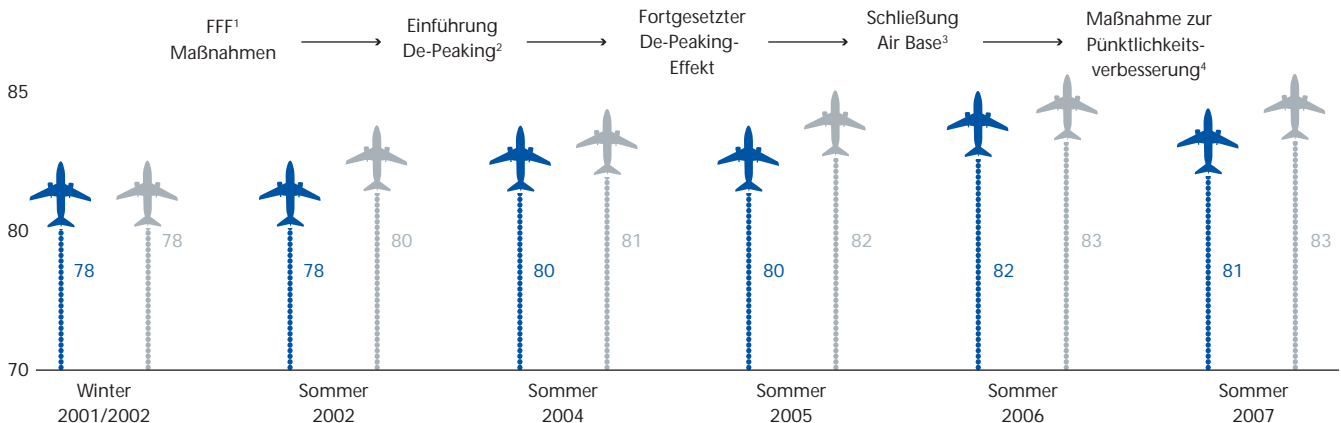
Auf Strecken, auf denen Airlines mit einer niedrigen Auslastung fliegen, kann man diese erhöhen, indem man an der Nachfrage in den Quell- und Zielmärkten arbeitet, beispielsweise durch Marketingkooperationen mit Fluggesellschaften oder durch Vertriebsmaßnahmen in Reisebüros. Für Strecken, auf denen Airlines mit einer hohen Auslastung operieren, sollte ein Upgrade auf ein größeres Fluggerät angestrebt werden. Hier werden wir von der Einführung des Airbus A380 profitieren, ebenso wie von den erwarteten Bestellungen der

Lufthansa für weitere Großraumflugzeuge. Hochwertige Slots können unter Umständen freigesetzt werden, indem Verkehr innerhalb des Fraport-Konzerns verlagert wird – zum Beispiel Frachter und Ferienflieger nach Frankfurt-Hahn oder Kurzstreckenflüge auf die Schiene. Darüber hinaus kann man die Slot-Ausnutzung optimieren, indem man die Teileckwertstruktur (Ankunft und Abflug) gezielt anpasst und für die Airline-Operation günstigere Slot-Paare zur Verfügung stellt.

Slot Performance Monitoring Committee

Die vorhandenen Start- und Landebahnen am Frankfurter Flughafen sollen optimal belegt werden. Dazu überwacht das Slot Performance Monitoring Committee (SPMC) kontinuierlich, ob Slots ordnungsgemäß genutzt werden. Das SPMC wird aktiv, wenn eine Airline bewusst und regelmäßig die durch den Flughafen-Koordinator zugeteilten Slots nicht nutzt oder einen Flug ohne Slot beziehungsweise zu einer anderen als der zugewiesenen Slot-Zeit durchführt. Mitglieder des SPMC sind neben Fraport Behörden sowie Fluggesellschaften und deren Organisationen. Das SPMC tritt mindestens einmal pro Flugplanperiode in Frankfurt zusammen.

Entwicklung der Koordinationseckwerte

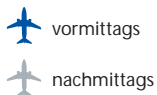


¹ Future for FRA.

² Durch eine gleichmäßigere Verteilung der Slots pro Stunde auf die Anzahl von Starts und Landungen werden die entsprechenden Boden-Kapazitäten zur Abfertigung von startenden und landenden Maschinen gleichmäßiger und effizienter genutzt. Dies führt zu einem höheren Gesamtumsatz.

³ Nach Schließung der US-Air Base zum Sommerflugplan 2006 konnten die zuvor militärisch genutzten Starts und Landungen systematisch in zivile Slots überführt werden.

⁴ Durch Senkung des Koordinationseckwerts in der verkehrsreichen Vormittagszeit wirkt man einer drohenden, durch Kapazitätsknappheit bedingten Verschlechterung der Pünktlichkeitsrate entgegen.



Gemeinsam für mehr Kapazität

Fraport sorgt für einen sicheren, effizienten und kundengerechten Verkehr und Betrieb auf den Flugbetriebsflächen. Starts und Landungen liegen im Zuständigkeitsbereich der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Für die Durchführung des Flugzeugrollverkehrs durch die Vorfeldkontrolle von Fraport ist eine enge Zusammenarbeit mit dem Tower der Deutschen Flugsicherung notwendig, um den Luftverkehr beim Übergang in die jeweiligen Zuständigkeitsbereiche zu koordinieren. Nur eine enge Verzahnung der verschiedenen Prozesspartner sichert die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems. Daher ist eine übergeordnete Prozessbetrachtung, bei der alle Luftverkehrsträger – also auch die Fluggesellschaften – eingebunden sind, sehr wichtig, wenn es Einschränkungen und Engpässe bei der Kapazität gibt.

Future for FRA Seit dem Jahr 2000 gibt es das Projekt Future for FRA (FFF), eine trilaterale Arbeits- und Kommunikationsplattform zwischen der Deutschen Lufthansa, der Deutschen Flugsicherung und Fraport. In den aktuell vier Arbeitsgruppen – Bahnnutzungsstrategien, Kommunikation, Simulation und Wetter – wird gemeinsam von Mitarbeitern der drei Unternehmen daran gearbeitet, Kapazität und Qualität am Standort Frankfurt zu verbessern. Einige Projekte der Arbeitsgruppen konnten bereits erfolgreich in der Praxis umgesetzt werden. Trotzdem kann das Kapazitätsdefizit nicht vollständig ausgeglichen werden. Unser Ziel: moderates weiteres Wachstum bis wir die neue Landebahn in Betrieb nehmen können.

Einige Beispiele, die schon erfolgreich umgesetzt wurden:

Gemeinsames Schichtbriefing Das gemeinsame Schichtbriefing findet mindestens zweimal täglich statt. Beteiligt ist hier neben den operativen Bereichen der drei FFF-Partner der Deutsche Wetterdienst. Hier werden Informationen ausgetauscht, die die Betriebsabwicklung in den kommenden Stunden beeinflussen können. Dadurch besteht die Möglichkeit, Entscheidungen der jeweiligen Partner auf einer einheitlichen Informationsbasis zu treffen. Zusätzlich wird das Schichtbriefing einberufen, um akut auftretende Probleme zu besprechen und somit auf Ad-hoc-Ereignisse schnell und fundiert reagieren zu können.

High Intensity Runway Operation Ein Schlüssel zum Erfolg am Frankfurter Flughafen ist, die Belegzeit der Landebahnen, die ROT (Runway Occupancy Time), zu minimieren – bei gleich bleibend hoher Sicherheit. Eine geringere ROT hilft, die Pünktlichkeit zu erhöhen, reduziert Kosten für die Airlines und steigert die Kapazität. Immerhin addiert sich eine Verschwendung von nur 5 sek pro Flugzeug in Frankfurt am Ende des Tages auf 50 min. Das Verfahren HIRO (High Intensity Runway Operation) hilft Piloten bereits im Anflug zu planen, die Landebahn über eine Hochgeschwindigkeitsausfahrt zu verlassen und so die ROT zu verringern. Insgesamt sind diese Schnellabrollwege so angeordnet, dass für jeden Flugzeugtyp die Belegungszeit der Bahn optimiert ist.

Winterdienst Kapazitätsengpässe während des Winterbetriebs können entstehen, weil Flugzeuge enteist werden müssen und auch, weil Start- und Landebahnen sowie andere Flughafen-Flächen von Eis und/oder Schnee geräumt werden müssen. Um so wenig Kapazität wie möglich einzubüßen, legen alle am Winterdienst Beteiligten einmal im Jahr im Detail fest, wie die Arbeitsabläufe funktionieren und koordiniert werden. Auch der Deutsche Wetterdienst ist seit 2005/2006 vor Ort am Airport Frankfurt. Er kann so das Wetter hier noch besser prognostizieren und mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Pilot Performance Day Der Pilot Performance Day, zu dem Fraport im September 2006 zum zweiten Mal eingeladen hatte, bietet Flugsicherung, Flughafen und Vereinigung Cockpit eine Plattform für Meinungs- und Erfahrungsaustausch. Jeder der Beteiligten kann helfen, kostbare Zeit zu sparen, um die Kapazität am Frankfurter Flughafen noch besser auszunutzen. Bei allen Maßnahmen gilt nach wie vor: Die Sicherheit hat immer oberste Priorität.

Ähnlich dem Pilot Performance Day erörtern auch die Mitarbeiter der Vorfeldkontrolle von Fraport und die Fluglotsen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Arbeitsebene, wie man das System am Airport Frankfurt noch weiter optimieren kann.

Kooperatives Air Traffic Management Das Verbundvorhaben Kooperatives Air Traffic Management (K-ATM), bestehend aus Vertretern der Fluggesellschaften, Flugsicherung und Fraport sowie einer Vielzahl von Fachinstituten renommierter deutscher Universitäten, will ein System schaffen, das dazu beiträgt, Kapazitäten zu maximieren und Verspätungen im Luftverkehr zu reduzieren. Oft haben die Luftverkehrspartner keine vollständigen und konsistenten Informationen über eine Situation, was zu unterschiedlicher Einschätzung eben dieser Situation führen kann. Daher arbeitet man gemeinsam an einem möglichst präzisen und vollständigen Berechnungsmodell, das – ausgerichtet für den Flughafen Frankfurt – in Form eines Prognosewerkzeugs quantitative Aussagen über die zur Verfügung stehende Flughafen-Kapazität zulässt.

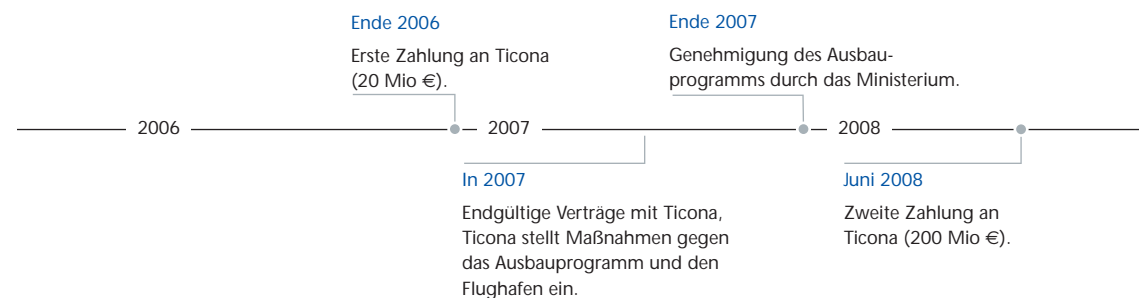
Mehr Kapazität durch Technik

Um die Kapazitäten am Flughafen Frankfurt zu erhöhen, arbeiten wir an einer Reihe kurz- und mittelfristiger technischer Maßnahmen:

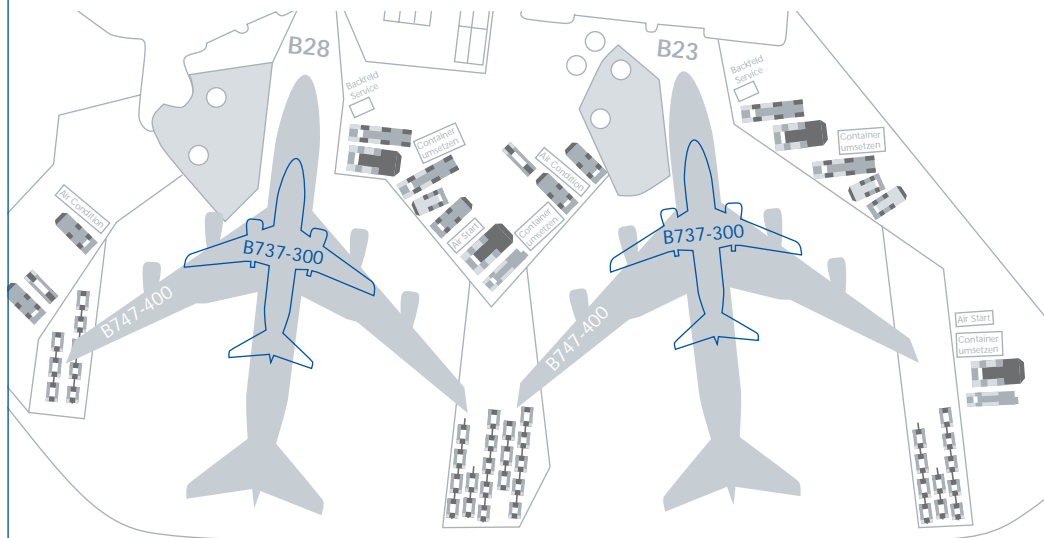
- In Zukunft könnte das System **PAM** (Precision Approach Monitor) helfen, mehr Anflüge zu ermöglichen. PAM verringert die Zeit, in der die Anflugradare eine neue Position für ein Flugziel ausgeben von derzeit 5 auf nur noch 1 sek.
- Das Leitsystem **TACSYS/CAPTS** (Taxi and Control System/ Cooperative Area Precision Tracking System) verbessert die Bodenlagedarstellung für die Vorfeldkontrolle besonders bei ungünstigem Wetter und schlechter Sicht. Da die Vorfeldlotsen den Rollverkehr lückenlos dargestellt bekommen, kann der Verkehrsfluss noch besser aufrecht erhalten werden.
- **FOGS** (Follow-me Guidance Support) ist ein Tool zum drahtlosen Informationsaustausch zwischen den Follow-me-Fahrern auf der einen und der Vorfeldkontrolle auf der anderen Seite. Durch FOGS werden den Fahrern alle für sie relevanten Daten per WLAN auf ein Display in den Fahrzeugen übermittelt. Der Sprechfunkverkehr wird reduziert und die Mitarbeiter erhalten einen besseren Überblick über den bevorstehenden Verkehr in ihrem Bereich.
- Für einen höheren Durchsatz auf der Startbahn und somit eine bessere Nutzung ihrer Kapazität, der Slots, ist es wichtig, die startenden Flugzeuge bereits in der idealen Reihenfolge zur Startbahn zu schicken. Das System **DMAN-FRA** (Departure Manager), das ab Frühjahr 2007 zum Einsatz kommt, berechnet die optimalen Abflugsequenzen. Aus der resultierenden Startzeit ermittelt das System dann die optimalen Zielzeiten für Start-up und Push-back-Vorgang. Die Vorteile: Optimale Ausnutzung der Ressourcen, zum Beispiel Runway, Schlepper und Enteisungsgeräte, sowie Konsistenz in der Slot-Einhaltung.
- Auch Standplatz-, Gate- und Schalterkapazitäten am Frankfurter Flughafen sind begrenzt. Das Ressourcenmanagement-System **RMS-sallyFRA** hilft, die Positionsbesetzung mit geringst möglichem Zeitpuffer zu steuern und unterstützt den Disponenten bei der Saisonplanung und am aktuellen Verkehrstag. Zusätzlich hat der Disponent Zugriffsmöglichkeiten auf Schnittstellen zu Systemen, die aktuelle Flugdaten bereitstellen. So werden beispielsweise auch die Umsteigerströme berücksichtigt. sally kann auch Szenarien zu unterschiedlichen Prämissen berechnen. Unter Berücksichtigung der festgelegten Kriterien erstellt sally eine optimierte Standplatz-, Gate- und Schalterbelegung; Aussagen über die Auswirkungen unterschiedlicher Nutzungskonzepte sind ebenfalls möglich.

Zeitplan neue Landebahn

Bei optimalem Verlauf kann die Fertigstellung bis 2010 erfolgen.



Abfertigungsprozesse



Spitze in der Positionsauslastung

In der Positionsauslastung arbeiten wir am Frankfurter Flughafen mit hoher Effizienz. Wir konnten die Zahl der Abfertigungen im Zeitraum 1996 bis 2006 pro m² von 0,87 auf 1,03 steigern. Und das in einer Zeit, in der die Flugzeuge zunehmend größer wurden: Die Anzahl der Bewegungen der Großraumflugzeuge stieg im gleichen Zeitraum um 11 %.

Sanierung der Südbahn

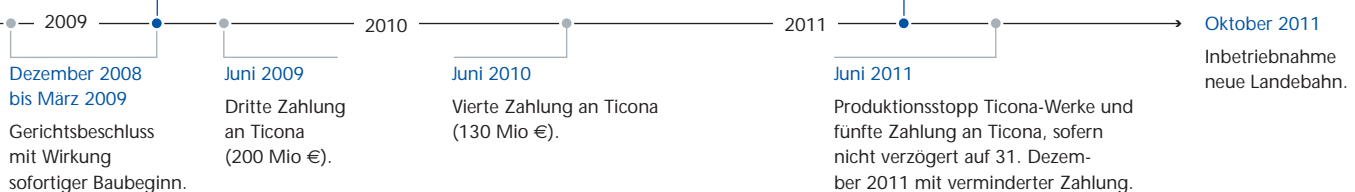
Die Südbahn des Frankfurter Flughafens ist seit über 30 Jahren in Betrieb und muss nun saniert werden. Eine komplette Stilllegung ist aufgrund der damit verbundenen Kapazitätseinschränkungen unmöglich. Darum wird die Sanierung in kleinen Teilabschnitten von 15 m ausschließlich während der Nachtstunden durchgeführt. Auf diese Weise wurde bereits die Nordbahn zwischen April 2003 und Juni 2005 ohne jegliche Kapazitätsverluste erneuert. Insgesamt sind 300 Nächte für die komplette Sanierung minutiös durchgeplant. Sobald abends die Bahn durch die Flugsicherung geschlossen ist, wird der alte Belag entfernt (1 ½ Stunden) und neuer Asphalt aufgetragen (5 Stunden plus 1 ½ Stunden für Kühlung und Markierung). Dabei sind die Rezepturen der einzelnen Asphaltsschichten so gewählt, dass der frisch aufgetragene Belag bereits um 6 Uhr morgens wieder den üblichen Belastungen standhält.

Neue Landebahn

Mit geeigneten Maßnahmen könnte eine Kapazität von zirka 520.000 Jahresbewegungen mit dem bestehenden Bahnsystem erreicht werden. Diese Grenze wurde mit 489.406 Bewegungen im Jahr 2006 schon fast erreicht. Die Möglichkeiten, weitere Kapazitäten am Frankfurter Flughafen zu schaffen, sind so gut wie ausgeschöpft. Der Ausbau des Frankfurter Flughafens ist unbedingt notwendig, damit der Airport auch in Zukunft eine bedeutende Rolle im internationalen Luftverkehr spielen kann. Die neue Landebahn Nordwest wird unser Angebot an Slots wesentlich erweitern: von derzeit maximal 83 stündlichen Flugbewegungen schrittweise auf etwa 120.

Wichtig ist, dass wir unseren Zeitplan für die Erweiterung einhalten, um die derzeitige Durststrecke zu begrenzen. Geschwindigkeit schließt dabei Gründlichkeit nicht aus. Nach Abschluss der endgültigen Verträge zwischen Fraport und Ticona, den Produktionsbetrieb von Ticona am Standort Kelsterbach bis zum 30. Juni 2011 zu beenden und die Grundstücke am Standort Kelsterbach nach Beseitigung aller Werkseinrichtungen an Fraport zu übertragen, wird ein wesentliches Risiko für die zeitgerechte Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest beseitigt werden.

Zwei Jahre Bauzeit Landebahn



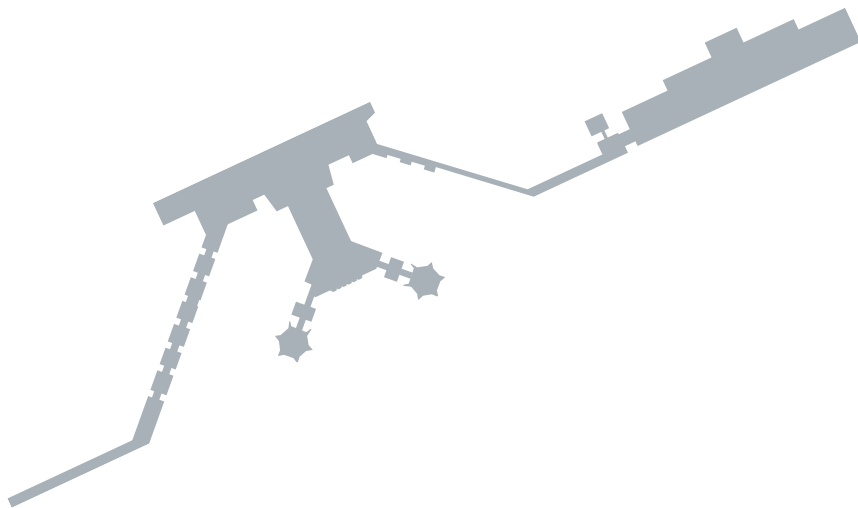
Kapazität Airside: Infrastruktur effizient nutzen

Der Airport Frankfurt ist eines der größten Luftverkehrsdrehkreuze in Europa und zugleich größter europäischer Fracht-Flughafen. 2006 sind hier insgesamt 52,8 Mio Passagiere gestartet, gelandet oder umgestiegen. Während wir Anfang 2006 noch mit einem Passagierwachstum von etwa 2 % gerechnet haben, war es am Ende im Vergleich zum Vorjahr ein Wachstum von „nur“ 1,1 %. Und das, obwohl nach wie vor neue Airlines auf den europäischen Markt drängen. Sie kommen vor allem aus dem asiatischen Raum, insbesondere aus China, und fragen speziell in Frankfurt Start- und Landekapazitäten nach. Während heute stündlich über 80 Flugbewegungen koordiniert werden, könnten wir schon jetzt in Spitzenzeiten mehr als 100 Slots am Markt absetzen. Unsere minimalen, freien Restkapazitäten, die aufgrund des Wegfalls der Charter-Flüge für US-Soldaten entstanden sind, liegen zeitlich fast nur noch in den für internationale Airlines unattraktiven Tagesrandzeiten. Dazu kommt: Der Luftverkehr wird weiter wachsen – und mit ihm die Herausforderung, unsere Kapazitäten weiter zu erhöhen.

Immer mehr Unternehmen suchen wegen des weltumspannenden Netzes die Nähe zum Frankfurter Flughafen. Aber die Attraktivität des Standorts ist bedroht: Wir müssen neue Airlines mangels ausreichender Kapazität zurückweisen und einige Carrier, die Frankfurt anfliegen, können aus dem gleichen Grund ihr Angebot hier am Standort nicht ausweiten. Zwangsläufig weichen diese Fluggesellschaften dann auf andere Airports aus, an denen sie besser wachsen können.







„Service und Kundenorientierung werden bei Fraport großgeschrieben. Deshalb haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, die Erwartungen und Bedürfnisse unserer sehr breit gefächerten Klientel zu erfüllen. Unsere Prozessoptimierungen, Innovationen sowie die strukturellen Veränderungen der Terminalanlagen schaffen dafür die Voraussetzungen.“

Daniela Weiss, Leiterin Terminalbetrieb, Fraport AG

Terminals für die Zukunft vorbereiten

Stillstand gibt es nicht – der Flughafen Frankfurt wird kontinuierlich weiterentwickelt. Schon in den letzten Jahren hat Fraport die Infrastruktur des Airports laufend optimiert. Die Terminals und ihre Innenleben müssen mit dem Wachstum Schritt halten können. Wir bauen, um Kapazitäten aufzustocken, um die Terminals für die Ankunft des Airbus A380 fit zu machen und um Auflagen von Behörden zu erfüllen, beispielsweise für den Brandschutz oder aus sicherheitsrechtlichen Gründen. Zusätzlich entstehen neue Retail-Flächen, um dem Non-Aviation-Geschäft weiter Auftrieb zu geben.

Neue Technologien

Die Arbeitsabläufe rund um die Passagiere bilden eine komplexe Kette von Teilprozessen, die von unterschiedlichen Beteiligten mit zum Teil gegensätzlichen Interessen – wie Airlines, Flughäfen, Behörden, Flugsicherung und dem Reisemanagement – abgewickelt werden. Potenziale für den Einsatz von Technologien liegen oft in den übergreifenden Schnittstellen der einzelnen Prozesse.

Die internationale Luftfahrt-Vereinigung IATA hat mit „Simplifying the Business“ eine Projektinitiative für eine effizientere Nutzung bestehender Technologien ins Leben gerufen. Zu den Maßnahmen zählen unter anderem die Abschaffung des Papiertickets bis Ende 2007, Flugscheine sollen ab Januar 2008 dann nur noch elektronisch verfügbar sein (100 % E-Ticket).

Des Weiteren gibt es mit „Simplifying Passenger Travel“ unter der Schirmherrschaft der IATA eine gemeinschaftliche und selbstfinanzierte Initiative von Interessenvertretern internationaler Fluggesellschaften, Flughäfen, Behörden und Technologielieferanten, an der Fraport federführend beteiligt ist. Ihr Ziel ist es, die Zufriedenheit der Passagiere zu erhöhen. Zudem will man sicherstellen, dass das Wachstum im Luftverkehr nicht durch Überlastungen und Verspätungen in der Passagierabfertigung behindert wird. Weiter soll die Sicherheit im Luftverkehr unter anderem durch den Einsatz biometrischer Methoden und der Förderung des Datenaustauschs zwischen den Prozessbeteiligten verbessert werden. Derzeit erarbeitet die SPT-Interessengruppe den idealen Passagierprozess. Erste Teilergebnisse werden in Pilotprojekten getestet.

Effiziente Gepäckabfertigung

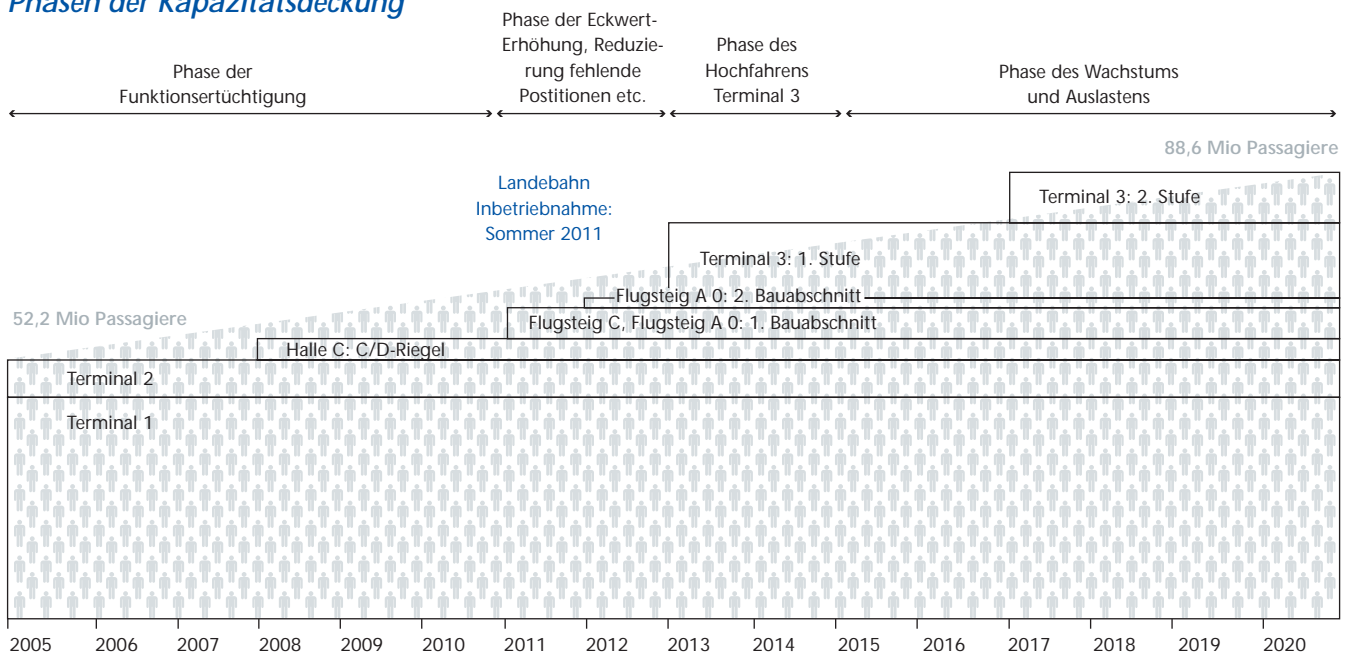
Die Gepäckanlagen sind ein zentraler Bestandteil unserer Passagieranlagen. Ziel der Gepäckinfrastruktur ist eine effiziente, zeit- und sachgerechte Gepäckabfertigung, die auch dazu dient, die Funktion des Frankfurter Flughafens als bedeutender Hub-Airport mit der kürzesten garantierten Umsteigezeit („Minimum Connecting Time“) von 45 min zu gewährleisten. Dazu müssen auch die sich stetig verschärfenden Sicherheitsmaßnahmen in die bestehenden Prozesse rund um

die Gepäckabwicklung integriert werden. Aufgrund der EU-Luftsicherheitsverordnung muss sämtliches Transfergepäck aus Non-EU-Staaten am Umsteige-Flughafen kontrolliert werden. Dazu haben wir automatische Kontrollgeräte in die vorhandenen Aufgabestellen für Transfergepäck integriert. Die EU-Luftsicherheitsverordnung schreibt weiterhin vor, dass eine 100-prozentige Reisegepäckkontrolle für originäres Abfluggepäck durchzuführen ist. Darum integrieren wir derzeit eine mehrstufige Reisegepäckkontrollanlage in die Gepäckförderanlagen. Bis diese mehrstufige Reisegepäckkontrollanlage fertig gestellt ist, wird mit mobilen Röntgengeräten vor den Check-in-Schaltern in den Abflughallen kontrolliert. Insgesamt muss der mittel- und langfristige Kapazitätsbedarf der Gepäckanlagen im Rahmen der Erweiterungen der Terminals sowie des Ausbaus sichergestellt werden.

Noch mehr Service

Um unseren Kunden am Flughafen Frankfurt noch mehr Service zu bieten, haben wir 2006 umfassende Maßnahmen eingeleitet. Wir arbeiten konsequent an der Verkürzung betrieblicher Reaktionszeiten, der Optimierung des Passagierflusses und der Entwicklung innovativer Services. Beispielsweise wird ein Paxflow Assistant eingesetzt, um durch gezielte Umsteuerung und Information an kritischen Prozessstellen Wartezeiten zu reduzieren und Durchlaufzeiten zu beschleunigen. Darüber hinaus werden wir Passenger Assistants einführen – aufgeschlossenes Personal, das an kritischen Entscheidungspunkten gezielt auf Hilfe suchende Passagiere zugeht und diesen individuell mit Rat und Tat zur Seite steht. Innovative Queueingkonzepte helfen, die Anstellflächen in den Abfertigungshallen optimal zu nutzen. Auch das Erscheinungsbild der Terminalanlagen hat sich bereits deutlich verbessert. Mitarbeiter übernehmen persönliche Verantwortung für bestimmte Terminalbereiche, deren tägliche Begehungen auch dokumentiert werden; so konnten wir in Sachen Sauberkeit die Beschwerden um 44 % reduzieren. Um die Freundlichkeit und Kompetenz unserer Mitarbeiter sicherzustellen, haben wir zudem die sogenannten „Mystery Passengers“ eingeführt – Mitarbeiter, die sich als Passagiere ausgeben und alle Stationen eines Fluggastes durchlaufen.

Phasen der Kapazitätsdeckung



FRA-Nord – ein Upgrade für die Terminals

Wir werden auch in den nächsten Jahren die Infrastruktur im Norden des Airports modernisieren und erweitern. Insgesamt wird das FRA-Nord genannte Projekt Kapazität für etwa weitere 10 Mio Passagiere schaffen und die Retail-Fläche fast verdoppeln. Bis zu 18 Positionen für den A380 werden entstehen. Allein die Erweiterung der Halle C bringt am Ende Kapazität für zusätzliche 4 Mio Passagiere, 20.000 m² mehr Fläche, vier zusätzliche Gepäckförderbänder und fast 1.000 m² weitere Retail-Flächen. Bisher konzentrierte sich ein Großteil des Passagierflusses im Terminal 1 auf Halle A und B. Durch die 30 zusätzlichen Check-in-Schalter in der erweiterten Halle C wird der Passagierfluss besser verteilt. Mit der geplanten Rückverlagerung des Flugsteigs C und der Realisierung des C/D-Riegels werden hier zukünftig 6 Gebäudepositionen für den A380 verfügbar sein. Auch der Flugsteig B erfährt durch die Realisierung von bis zu 3 A380-Positionen und dem Bau von Ankommergehängen und Lounges eine wesentliche Optimierung.

Im Westen des Terminals 1 entsteht zudem ein komplett neuer Gebäudeabschnitt – der Flugsteig A 0, der neben 7 Positionen für Großraumflugzeuge, 4 davon für den A380, rund 3.000 m² Retail-Fläche vorsieht.

Professionelles Anforderungs- und Baumanagement

Beim Planen und Bauen haben wir den Weitblick für zukünftige Entwicklungen. Da alle Projekte am Flughafen zum Ziel haben, möglichst wirtschaftlich realisiert zu werden, bauen wir bedarfsgerecht und immer kurz vor dem tatsächlichen Bedarf her. Das macht Sinn, denn wir wollen nicht in Infrastruktur investieren, die am Ende nicht ausreichend genutzt wird.

Termine, Kosten und Qualität behält unser Baumanagement im Blick. Geplant wird umfassend und detailliert auf Basis definierter Betriebs- und Kundenanforderungen. Hierzu wurde ein ganzheitliches Anforderungsmanagement etabliert. Unser Baumanagement konnten wir in den letzten Jahren verbessern und zu einem wesentlichen Grundstein für unseren Unternehmenserfolg machen. Gerade in den nächsten Jahren gilt es, ein enormes Bauvolumen zu realisieren. Baumaßnahmen, die den aktuellen Bestand betreffen, erfordern hier besonderes Augenmerk, da diese während des normalen Tagesgeschäfts durchgeführt werden müssen. Wir tun viel, um dies für alle Beteiligten so reibungslos wie möglich zu gestalten, beispielsweise indem wir für unsere Kunden Ersatz-Counter, Ersatz-Büros und Ersatz-Bus-Gates bereitstellen.

Noch mehr Sicherheit

In den 80er-Jahren war die Luftsicherheitskontrolle am Frankfurter Flughafen zum Teil noch dezentralisiert. Seit Beginn der 90er-Jahre werden zusteigende Passagiere am Frankfurter Flughafen in den zentralen Wurzelbereichen der Terminalanlagen kontrolliert. Die integrierte Leitstelle ist Dreh- und Angelpunkt für die operative Steuerung aller Flughafen-Prozesse: Von hier aus werden alle Passagier-, Gepäck- und Terminalkontrollen mit EDV-Tools gesteuert und für flexiblen Personaleinsatz gesorgt. Vor Ort an der Kontrollstelle ist der Einsatzleiter für die Qualitätssicherung zuständig und dient gleichzeitig als Ansprechpartner für Behörden und Kunden.

Kurz nach dem 11. September 2001 verschärften die USA und Großbritannien ihre Sicherheitsstandards auf eine 100-prozentige Personenkontrolle und Stichprobenkontrollen zur Sprengstofferkennung. Um dies zu leisten, wäre mehr Platz an unseren normalen Kontrollstellen benötigt worden. Da dieser Platz nicht vorhanden ist, richteten wir spezielle Sonderkontrollen für USA/GB-Flüge ein – auch um zu vermeiden, dass alle Passagiere lange warten und Transfergäste unnötige Umwege gehen mussten.

2002 folgte dann eine neue und einheitliche EU-Luftsicherheitsverordnung, die die Verschärfung der Sicherheitskontrollen in vorher festgelegten Schritten festlegte. Zum Jahresbeginn 2003 wurde eine 100-prozentige Reisegepäckkontrolle für Originärpassagiere vorgeschrieben, das bedeutet, dass seitdem jedes Gepäckstück geröntgt werden muss. Aus infrastrukturellen und technischen Gründen haben wir uns übergangsweise für

ein Mischkonzept entschieden und die Screening-Geräte auf die Bereiche Gepäckförderanlagen und Check-in-Hallen verteilt. Anfang beziehungsweise Ende 2007 werden die 100-prozentigen Reisegepäckkontrollen im Terminal 2 beziehungsweise 1 automatisch und vollständig in die Gepäckförderanlage integriert ablaufen.

Seit dem 19. Januar 2004 ist eine 100-prozentige Personal- und Warenkontrolle vorgeschrieben: Jede Person, auch Fraport-Mitarbeiter, müssen beim Eintritt in die sogenannten sensiblen Sicherheitsbereiche (englisch: „critical parts“) kontrolliert werden. Im August 2005 kam dann das Vermischungsverbot dazu, das vorschreibt, dass Passagiere, die nach EU-Standards bereits kontrolliert worden sind, von allen anderen zu trennen sind. Dazu musste erneut der gesamte Prozess umgestellt werden – auch unter Einsatz von weiterem Personal. Als kurzfristige Lösung werden alle Umsteiger, die in die EU weiterreisen, in Frankfurt kontrolliert. 2008 werden wir die Langfristlösung samt baulichen Veränderungen (Ankommergänge) umgesetzt haben.

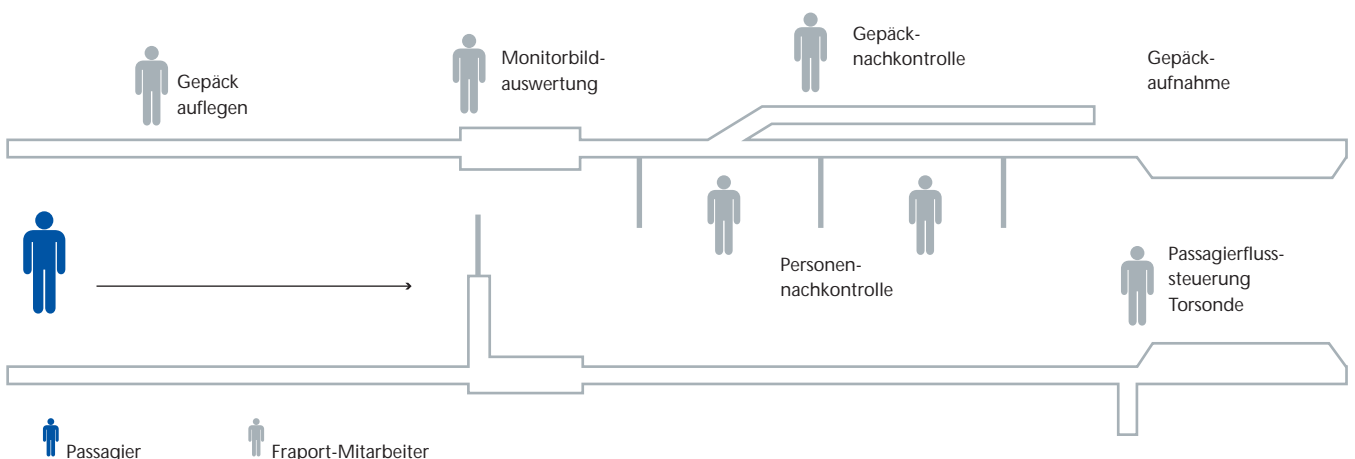
Als Reaktion auf die in London aufgedeckten Pläne, Terroranschläge mit dem Einsatz von flüssigen Sprengstoffen zu verüben, wurde eine Flüssigkeitsbeschränkung für das Handgepäck erlassen.

Um die Kontrolle auf beschränktem Raum zu organisieren, ziehen wir den Engpassfaktor, die verstärkte Handgepäckkontrolle, räumlich nach hinten und entzerren so die Gesamtsituation.

Musterkontrollstellen

Die Musterkontrollstellen sind aus einer Arbeitsgruppe aus Bundesinnenministerium, Bundespolizei, Lufthansa und Fraport entstanden. Ziel ist es, den Durchfluss an den Kontrollstellen zu beschleunigen, natürlich bei gleich hoher Sicherheit. Auf der Ebene 2 in Halle A haben wir als Versuch für Deutschland eine Musterkontrollstelle zur Sicherheitskontrolle in Betrieb genommen. Das Einlaufband ist verlängert, es gibt einen Bypass für kritisches Gepäck und eine kontrollierte Überholmöglichkeit für Passagiere und Gepäck, die keiner Nachkontrolle unterzogen werden müssen. Die Ergebnisse: Bei gleicher Sicherheit erhöhte sich der Durchfluss um zirka 40 %. Zudem ist die Kontrollstelle für die Passagiere komfortabler, weil die Nachkontrollzonen räumlich abgetrennt sind. Das Bundesinnenministerium entscheidet nun über den weiteren Einsatz dieser Musterkontrollstellen.

Musterkontrollstelle im Detail

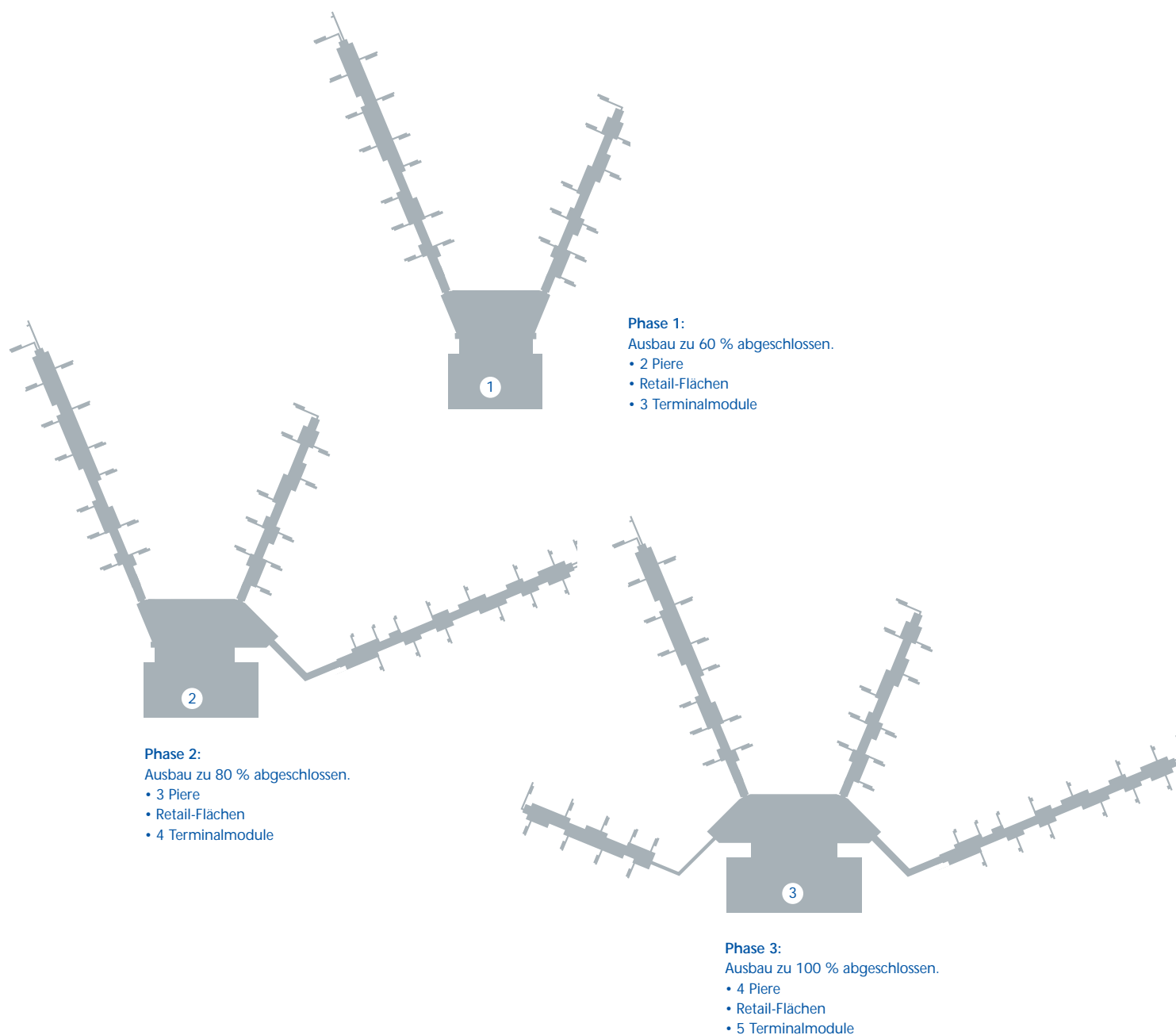


Ein Terminal, das mitwächst

Unsere Prognose für 2020 ergibt: Wir werden 88,6 Mio Passagiere am Frankfurter Flughafen haben. Um dieses Aufkommen abwickeln zu können, brauchen wir ein weiteres Terminal. Unser geplantes Terminal 3 hat Modularität und Flexibilität zum Motto: Der Aufbau in Modulen – wie bei einem Baukastensystem – bringt hohe Flexibilität mit sich. Das Gebäude wächst Schritt für Schritt je nach Bedarf. Vollständig ausgebaut kann das neue Terminal unser bisheriges Kapazitätsangebot pro Jahr um nochmals zirka 25 Mio Fluggäste aufstocken. Der Baubeginn für den ersten Abschnitt ist für das zweite Halbjahr 2009 und die Inbetriebnahme für 2013 vorgesehen.

Die Check-in-Halle, der Bereich der Sicherheitskontrollen, der Retail-Bereich sowie die Flugsteige können weitestgehend unabhängig voneinander erweitert und auf die jeweiligen Anforderungen angepasst werden. Gates werden so flexibel gestaltet, dass beispielsweise zwei Gates für die Abfertigung eines Großraumflugzeugs zusammengelegt werden können.

Das modulare Baukastensystem ermöglicht einen flexiblen und bedarfsgerechten Ausbau des neuen Terminals 3.



Kapazität Landside: Terminals für die Zukunft vorbereiten

Nicht nur bei den Start- und Landebahnen, sondern auch bei den Passagieranlagen am Flughafen Frankfurt, den Terminals, stoßen wir an unsere Kapazitätsgrenzen. 2006 wurden in den beiden Terminals zusammen über 52 Mio Passagiere abgefertigt. Die Kapazitäten und der Bedarf werden auf der Basis von Spitzenstundenwerten und typischen Spitzentagen ermittelt. 2006 flogen am typischen Spitzentag zirka 170.101 Passagiere von/nach Frankfurt oder stiegen hier um; davon entfielen 141.910 Passagiere auf das Terminal 1 und 28.191 auf das Terminal 2. Der typische Spitzenstundenwert betrug 12.526 Fluggäste.





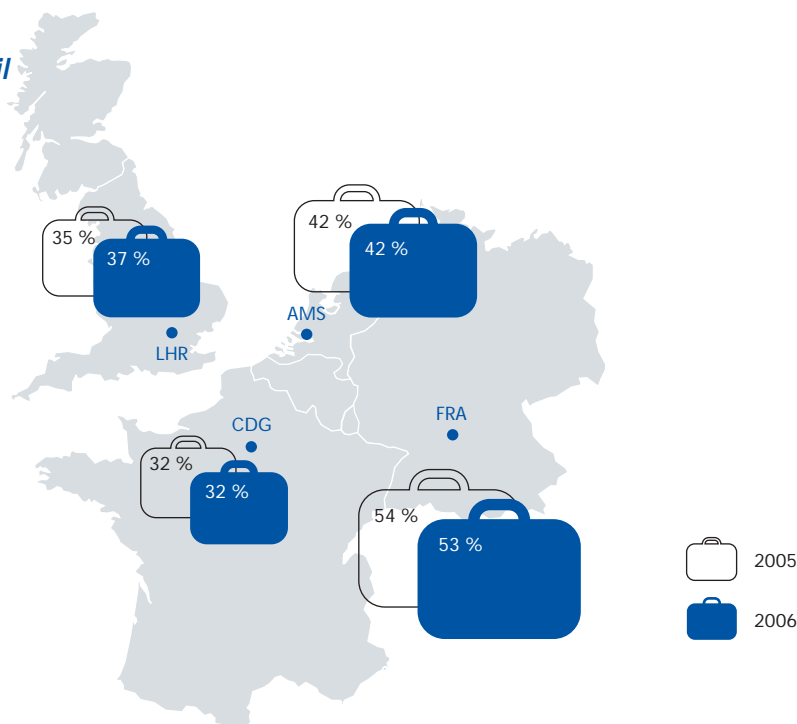


„Die Luftfahrtindustrie ist einem ständigen Wandel unterlegen. Qualität und Pünktlichkeit bilden dabei die Grundvoraussetzungen für internationale Wettbewerbsfähigkeit – dies gilt insbesondere für internationale Drehscheiben mit einem dichten und globalen Angebotsnetz, also für Flughäfen wie für Airlines. Nur durch partnerschaftliche Zusammenarbeit werden wir die Ansprüche der Kunden befriedigen können.“

Dr. Karl Rupprecht, Bereichsleiter Hub Management Frankfurt, Deutsche Lufthansa AG

Flight on time

Umsteigeranteil



Hebel für mehr Pünktlichkeit

Um die Pünktlichkeit zu erhöhen, gibt es drei Stellschrauben: Technische Lösungen, beispielsweise IT-Systeme wie Capman (siehe Seite 26), organisatorische Lösungen, wie zum Beispiel das Verfahren, dass USA-Flüge an bestimmten Gates gebündelt werden, und drittens bauliche Lösungen wie Schnellabrollwege (siehe Seite 8). Bei all diesen Maßnahmen gilt wie überall am Flughafen: Sicherheit geht vor Pünktlichkeit.

Die Faktoren, die die Pünktlichkeit beeinflussen, sind sehr vielschichtig. Darum gibt es schon seit Jahren ein trilateral aktives Pünktlichkeitsmanagement von Fraport, Deutsche Lufthansa und Deutsche Flugsicherung, das unter dem Arbeitsprogramm „Future for FRA“ tätig sind. Hier werden gemeinsam Analysen durchgeführt und Maßnahmen entschieden, um die Pünktlichkeit in FRA kontinuierlich zu verbessern. Ein Thema ist zum Beispiel die Optimierung der Bahnnutzung. Als kurzfristige Maßnahme haben wir hier gemeinsam

beschlossen, so viele Abflüge wie möglich über die Startbahn West zu schicken, um Nord- und Südbahn mehr für Landungen frei zu halten.

Insgesamt haben wir 48 Maßnahmen für mehr Pünktlichkeit vereinbart, von denen 29 bereits umgesetzt sind; 16 Maßnahmen werden in 2007 realisiert, 3 langfristig ausgelegte bis 2012.

Eine wesentliche Aufgabe des Pünktlichkeitsmanagements ist es, die gemeldeten Verspätungen (Delays) anhand der von der internationalen Luftfahrtvereinigung IATA entwickelten Delaycodes (Beispiele siehe Seite 24) zu analysieren. Dazu haben wir das Software-Programm Delaymonitor entwickelt, mit dem die Pünktlichkeit überwacht wird. Das Programm zeigt unter anderem Höhe und Ursache der Verspätungen an. Diese Daten sind die Basis, um sowohl luft- als auch landseitige Abläufe mit dem Ansatz des richtigen Hebels und dem Einsatz geeigneter Instrumente weiter zu verbessern.

Departure-Pünktlichkeit ausgewählter europäischer Flughäfen¹

in %	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Frankfurt (FRA)	80,0	79,8	82,0	83,3	81,8	79,8	75,0
London-Heathrow (LHR)	75,0	76,1	74,3	77,6	72,2	72,1	68,2
Paris-Charles de Gaulle (CDG)	68,7	69,7	73,9	75,6	77,3	75,0	71,4
Amsterdam-Schiphol (AMS)	71,3	72,7	78,9	80,3	76,4	76,7	79,2

¹ Quelle: AEA, AEA-Airlines auf innereuropäischen Routen.

Konkrete Maßnahmen

Wir sind in Frankfurt durch begrenzte Kapazität auf die Einhaltung der Slots und aufgrund unseres Hub-Systems auf pünktliche Zubringerflüge angewiesen. Daher liegt es in unserem Interesse, dass Verspätungen an den Vorflughäfen gezielt reduziert werden. Hierzu werten wir monatlich die Ankunftspünktlichkeit und Verspätungsgründe der ankommenden Flugzeuge am Frankfurter Flughafen aus, um besonders auffällige Airlines oder Vorflughäfen zu identifizieren. Anhand dieser Analysen erfolgt die Erstellung eines Schwerpunkt- und Maßnahmenkatalogs und die Koordination konkreter Maßnahmen, beispielsweise im Bereich Handling und Technik.

Verspätungen ergeben sich auch aus Rotationsproblemen; eine einzelne Maschine unterliegt im Tagesverlauf einer strengen Planung, die Abläufe sind aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eng getaktet. Kürzen nun die Fluggesellschaften ihre Reserveeinheiten – Maschinen oder Flugzeugbesatzung – oder organisieren die Wartung um, können wachsende Verspätungsketten nicht durch den Einsatz eines anderen Flugzeugs gestoppt werden. In der Regel werden mit einem Flugzeug mehrere Flugabschnitte geplant, zum Beispiel Flüge von Frankfurt nach Dresden, von Dresden nach Frankfurt, von Frankfurt nach Zürich und zurück. Von Rotation Delays spricht man, wenn sich Verspätungen auf den folgenden Flugabschnitt auswirken.

Wir arbeiten auch gegen Verspätungen, die wir als Flughafen zu verantworten haben, wie zum Beispiel Probleme in der Gepäcksortierung oder verspätete Leitfahrzeuge. Dazu werden die Positionen und Flüge analysiert, die regelmäßig von solchen Verspätungen betroffen sind, um bestimmte Strukturen und Konstellationen zu erkennen, um dann entsprechende Verbesserungsmaßnahmen einzuleiten. Hier gibt es momentan einen wesentlichen Ansatzpunkt für Verbesserungen bei Verspätungen, die durch Sicherheitsmaßnahmen entstehen, zum Beispiel wenn Gepäck ausgeladen werden muss, weil der Passagier, dem das Gepäck gehört, nicht mit an Bord des Flugzeugs ist. Hier wird auch bei nationalen und internationalen Behörden und Institutionen intensive Lobbyarbeit geleistet, um die Prozesse weiter zu verbessern.

Weitere Möglichkeiten zur Unterstützung der Pünktlichkeit am Airport Frankfurt sind höherer Personaleinsatz bei den Bodenverkehrsdiensten, eine noch schnellere Gepäckabwicklung, eine umsteigeorientierte Positionierung von besonders kritischen Flugverbindungen, die Einführung von RMS-sallyFRA zur strategischen Planung (siehe Seite 9) und die Abfertigung von Passagierflügen im Süden des Flughafens sowie zusätzliche Frühgepäckspeicher im Terminal 2.

Unpünktlichkeit hat viele Gesichter

Es gibt verschiedene „Arten“ von Unpünktlichkeit: Airline-definierte, die je nach Fluggesellschaft zwischen 2 min bei Einnahme der Parkposition bis 10 min bei Verlassen der Parkposition liegen oder die IATA-Pünktlichkeit von jeweils 15 min. Im Folgenden sind einige der IATA-„Unpünktlichkeiten“ aufgeführt.

Passagiere und Gepäck

- Spätes Einchecken, Annahme nach Deadline (spätes Melden einzelner Passagiere, späte Annahme von Stand-by-Passagieren).
- Fehler beim Check-in, Passagiere und Gepäck (Prozessfehler).
- Überbuchung, Buchungsfehler (inklusive ungeplante Ausrüstung/Sitzkonfiguration, Änderungen aus kommerziellen Gründen).
- Catering-Bestellung, Verspätete oder falsche Order an Lieferanten ausgegeben.
- Gepäck-Handling, Sortierung (Transport, ausgefallenes oder langsames Gepäcksystem).

Cargo und Mail

Aircraft und Ramp Handling/Flugzeug- und Vorfeldabfertigung

- Flugzeugdokumentation, späte/ungenauere Gewichte und Daten, grundsätzliche Deklaration, Dokumente etc.
- Beladungsausrüstung, zum Beispiel Container/Paletten-Belader etc., Mangel oder Ausfall, Mangel an Personal.
- Flugzeugreinigung (inklusive Kabinen- und Cockpit-Fenster).
- Be-/Enttanking, Treibstoffzulieferer.
- Catering, verspätete Belieferung und Beladung.

Technische und Flugzeugausrüstung

Schaden am Flugzeug

Flugbetrieb und Besatzung

- Flugplan, späte Fertigstellung oder Änderung der Flugpapiere.
- Spätes Boarding der Besatzung oder Abflugprozedere, außer Verbindung oder Standby, Cockpit- oder Gesamt-Crew.
- Irrtum der Kabinenbesatzung oder besondere Anfragen, außerhalb operativer Anforderungen.

Wetter

Restriktionen bezüglich Luftverkehrsfluss-Management

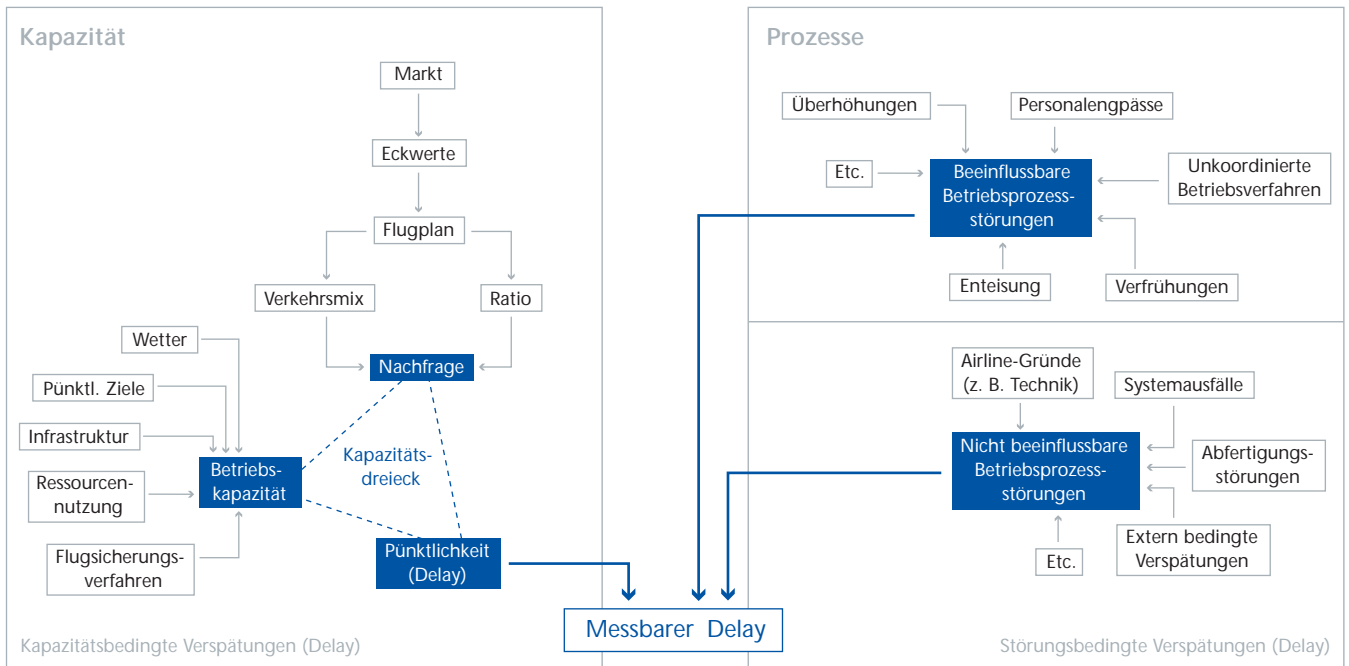
Flughafen- und Regierungsbehörden

- Einwanderung, Zoll, Gesundheit, Desinfektion oder Flugzeug.
- Beschränkungen am Zielflughafen, Flughafen und/oder Landebahn wegen Blockierung geschlossen, Arbeitskämpfe, politische Unruhen, Lärmschutz, Nachtverbot, Sonderflüge (ausgenommen Wetter).

Reaktionär

- Flugzeugwechsel, verspätete Ankunft von Flugzeugen anderer Flüge oder vorheriger Gebiete.
- Wechsel der Kabinenbesatzung, Erwartung von Kabinenbesatzung eines anderen Flugs (inklusive frei fliegende Besatzungsmitglieder).

Kapazität – Nachfrage – Pünktlichkeit



Ausbau auch für die Pünktlichkeit ein MUSS

Unser bestehender Kapazitätsengpass wird die Pünktlichkeit auch weiterhin beeinträchtigen.

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens ist also auch unter dem Gesichtspunkt Pünktlichkeit absolut notwendig.

Herausforderungen am Frankfurter Flughafen

Der Frankfurter Flughafen operiert an seiner Leistungsgrenze. Dies betrifft sowohl das Start- und Landebahnsystem, die Anzahl der Vorfeld- und Gate-Positionen als auch die Terminalflächen. 2006 ist ab etwa Ende März die Pünktlichkeit vorübergehend deutlich eingebrochen, wofür eine Vielzahl von Gründen ausschlaggebend war:

- **Wetterbedingungen:** Sehr schwierige Wetterbedingungen wirken sich gerade bei einem Flughafen an der Kapazitätsgrenze potenzierend auf die Unpünktlichkeit aus. Hier sind sowohl mit der Lufthansa als auch mit der Deutschen Flugsicherung Maßnahmen vereinbart, die zum Teil bereits greifen, zum Teil nächstes Jahr weiter verbessernd greifen werden.
- **Umbau für den A380:** Ab Ende März mussten wir verschiedene Terminalpositionen vorübergehend schließen und die Flugzeuge in der Folge verstärkt auf dem Vorfeld abfertigen. Grund sind hier insbesondere die notwendigen Umbauten der Positionen für den A380. Jede Abfertigung auf dem Vorfeld heißt jedoch längere Prozessdauer für Passagier- und Gepäcktransport.
- **Kurzfristige Änderung der Parkpositionen:** Bis wenige Minuten vor der Landung werden Flugzeuge aufgrund der hohen Kapazitätsbelastung noch für ihre Parkposition umdisponiert. Das heißt, das Flugzeug ist zum Beispiel für eine Terminalposition vorgesehen, die Mitarbeiter der Abfertigung sind auf dem Weg dahin. Wenn das dortige Flugzeug nicht pünktlich von der

CAPMAN: Innovation gegen Unpünktlichkeit

Schon geringe Kapazitätsengpässe im Start- und Landebahnensystem wirken sich deutlich negativ auf die Pünktlichkeit des Luftverkehrs aus. Engpasssituationen werden heute spät und im Hinblick auf ihren Umfang nur sehr ungenau vorhergesehen. Es fehlt ein Prognose-Tool, das quantitative Aussagen über die verfügbare Kapazität zulässt. Frühzeitige und angepasste Reaktionen durch entsprechende Steuerungsmaßnahmen sind daher nicht möglich. In der Folge werden verfügbare Kapazitäten nicht optimal ausgeschöpft.

Das in Zusammenarbeit mit der TU Dresden entwickelte System CAPMAN (Capacity Manager) zielt darauf ab, dass entstehende Engpasssituationen, zum Beispiel reduzierte Kapazitäten wegen Wetterverschlechterung, frühzeitig erkannt und präzise vorhergesagt werden. Darauf aufbauend soll durch einen kooperativ durchgeführten Planungsprozess aller Beteiligten – Flughafen, Flugsicherung und Fluggesellschaft – frühzeitig gegengesteuert werden, um die verbleibenden Start- und Landebahnen-Ressourcen möglichst optimal zu nutzen.

CAPMAN ist ein Instrument, das die bestmögliche Ausnutzung der Betriebskapazität des Flughafens ermöglicht. Es setzt sich aus vier Modulen zusammen, die Betriebskapazität, Verkehrsnachfrage, konkrete Start- und Landekapazitäts-Slots für einzelne Zeitintervalle sowie die erzielbare Pünktlichkeitsrate berechnen und prognostizieren.

Das System wird ständig mit Live-Betriebsdaten des Flughafens versorgt. Kombiniert man CAPMAN mit den Verkehrssteuerungssystemen der Systempartner, wird es möglich, bisher ungenutzte Kapazitätsreserven zu erschließen und damit den Verkehrsfluss und die Pünktlichkeit sowie die Umsteiger-Anschlusssicherheit zu verbessern.

In der Wintersaison 2006/2007 wird CAPMAN-FRA in Stufe I erprobt und kalibriert. Die geplanten Stufen II und III (Koppelung mit bestehenden Betriebssteuerungssystemen) werden nach Vorliegen der Erfahrungen aus Stufe I begonnen.

CAPMAN ist an jedem Flughafen einsetzbar, daher haben wir im Frühjahr 2006 ein internationales Patent für die Erfindung angemeldet. Die erste öffentliche Präsentation des Systems fand auf der Internationalen Luft- und Raumfahrtausstellung ILA in Berlin im Mai 2006 statt.

Position wekommt – zum Beispiel weil noch Koffer ausgeladen werden müssen, da Passagiere fehlen – wird das Flugzeug auf eine andere Position beordert. Ist das dann zum Beispiel eine Vorfeldposition weit entfernt von dem ursprünglichen Stellplatz, kann die Mannschaft mit dem Abfertigungsgerät nicht mehr pünktlich dort sein.

• **Neue Sicherheitsauflagen:** Die mehrfach verschärften Sicherheitsauflagen der EU betreffen zwar alle Flughäfen, einen an der Kapazitätsgrenze operierenden Flughafen wie FRA trifft dies jedoch besonders hart. Aufgrund unserer begrenzten Terminalflächen sind neue Vorkehrungen wie Sicherheitstore oder Ähnliches nur schwer einzurichten.

• **Baustellen durch Modernisierung und Brandschutzmaßnahmen:** Zu der hohen Auslastung unserer Terminals kommt verschärfend hinzu, dass in verschiedenen Bereichen der Terminals Baustellen eingerichtet sind. Das kann als Ursache in geänderten Anforderungen unserer Airline-Kunden oder zum Beispiel einer Modernisierung von Retail-Flächen haben. Die entscheidenden Punkte sind aber in der Regel Brandschutzmaßnahmen, Auflagen der EU bezüglich der notwendigen Trennung von Schengen- und Non-Schengen-Passagieren oder des automatisierten 100-prozentigen Gepäck-Screening sowie die Vergrößerung der Gate-Räume für den A380. Dabei würden wir die Baustellen gerne wesentlich schneller wieder schließen. Aber: Zum einen können wir nicht einfach größere Bereiche der Terminals schließen, da diese insgesamt schon stark ausgelastet sind, zum anderen haben und mussten wir im Bereich Brandschutz – auch im Interesse unserer Passagiere

– möglichst schnell brennbare Lasten herausnehmen, was dann zur Folge hat, dass die Decken lange offen sind.

Was haben wir zur Verbesserung der Situation getan?

Wir haben alleine im Bereich der Flugzeug- und Gepäckabfertigung in diesem Jahr zusätzlich etwa 450 Mitarbeiter eingestellt, weitere klimatisierte Busse und erhebliches neues Equipment bestellt. Ein direkter Passagier-Transfer-Service wurde ebenso eingerichtet wie eine separate und beschleunigte Umladung von Transfergepäck. Weitere zehn Bus-Gates wurden zusätzlich zwischen Terminal 1 und 2 in Betrieb genommen. Auch im Bereich Sicherheit haben wir neue Mitarbeiter eingestellt.

Die ersten Positionen am Terminal 1B gehen in Kürze – wenn auch noch mit Beschränkungen – wieder in Betrieb, die Positionen am C/D-Riegel zwischen Mitte und Ende des nächsten Jahres.

Gleichwohl, man kann es an der Anzahl der Kräne sehen: Auch in den nächsten Jahren werden noch viele Baumaßnahmen vor uns liegen, die aber den Passagier nicht mehr ganz so stark betreffen sollten, da sie vermehrt außerhalb der jetzigen Terminalanlagen erfolgen werden. Die wichtigsten Projekte sind hier der Neubau der Halle C, der komplette Neubau des C-Fingers und eines neuen Fingers im Bereich A, sodass wir damit sukzessive unseren Kunden wieder ein deutlich besseres Produkt bieten können.

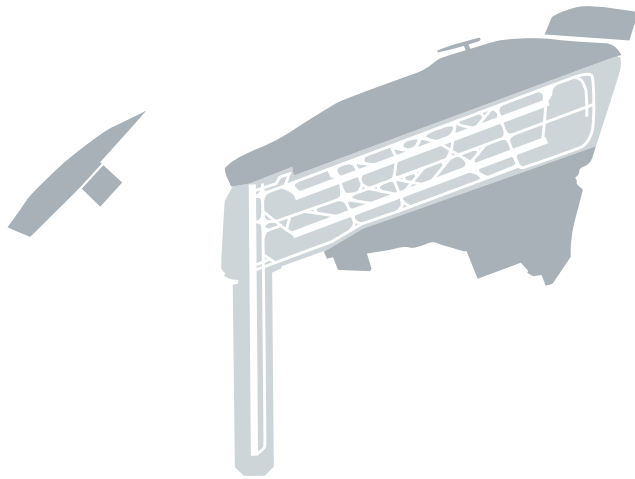
Pünktlichkeit: Flight on time

Der Frankfurter Flughafen ist mit 53 % der Airport mit dem größten Anteil an Umsteigepassagieren in Europa (zum Vergleich: London-Heathrow 37 %, Paris-Charles de Gaulle 32 %, Amsterdam-Schiphol 42 %). Weil ein reibungslos und schnell funktionierender „Umschlag“ an Fluggästen mit kurzen Umsteigezeiten ein Grundpfeiler unseres Erfolgs als Hub-Airport ist, stellt Pünktlichkeit für uns einen entscheidenden Wettbewerbsfaktor dar. Unser Hub-System macht uns abhängig von der Pünktlichkeit der Zubringerflüge. Der Frankfurter Flughafen hat im Vergleich mit allen anderen europäischen Hub-Airports eine der kürzesten garantierten Umsteigezeiten (Minimum Connecting Time), die ebenfalls stark von der Pünktlichkeit abhängig ist. Die hohe Auslastung der vorhandenen Kapazität des Flughafens macht das System aber noch anfälliger für Unpünktlichkeit. Es bleibt kaum Raum, Verspätungen wieder aufzuholen, im Gegenteil: Unpünktlichkeit kumuliert und verstärkt sich im Tagesablauf.

Unpünktlichkeiten führen auch zu Positionsproblemen: Wenn eine Position eigentlich schon wieder mit dem nächsten Flugzeug belegt werden sollte, das vorherige aber noch nicht vollständig abgefertigt ist, verstärken sich die Probleme rund um die Unpünktlichkeit. Daher reagiert unser optimiertes System besonders sensibel, wenn Maschinen verspätet sind.







„Die Bedürfnisse unserer Kunden verändern sich – und damit die Anforderungen an uns als internationalen Flughafen. Wir haben die Vision einer Airport City, die in ihrer Funktionalität weit über das reine Boarding und Abfertigen von Flugzeugen hinausgeht. Wir wollen uns zu einem eigenständigen Wirtschaftsstandort entwickeln.“

Christoph Hommerich, Bereichsleiter Immobilien, Fraport AG

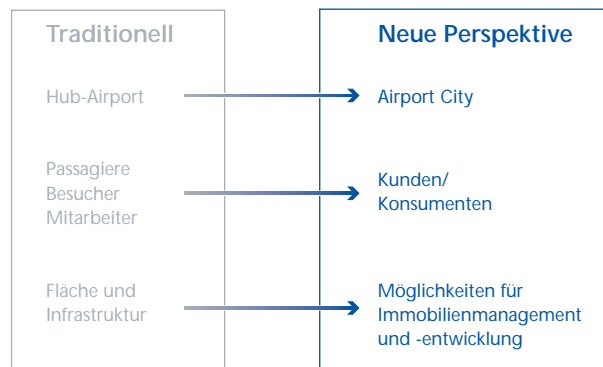
Zweites Standbein

Dank seiner einzigartigen Verkehrsvernetzung, attraktiven Infrastruktur und der Nähe zu Frankfurt, als europäisches Finanzzentrum und Messe- und Handelsmetropole sowie der Lage innerhalb einer ökonomisch starken Region mit einem großen Einzugsgebiet hat der Flughafen Frankfurt die entscheidenden Voraussetzungen, um sich noch stärker als Wirtschafts- und Unternehmensstandort zu entwickeln.

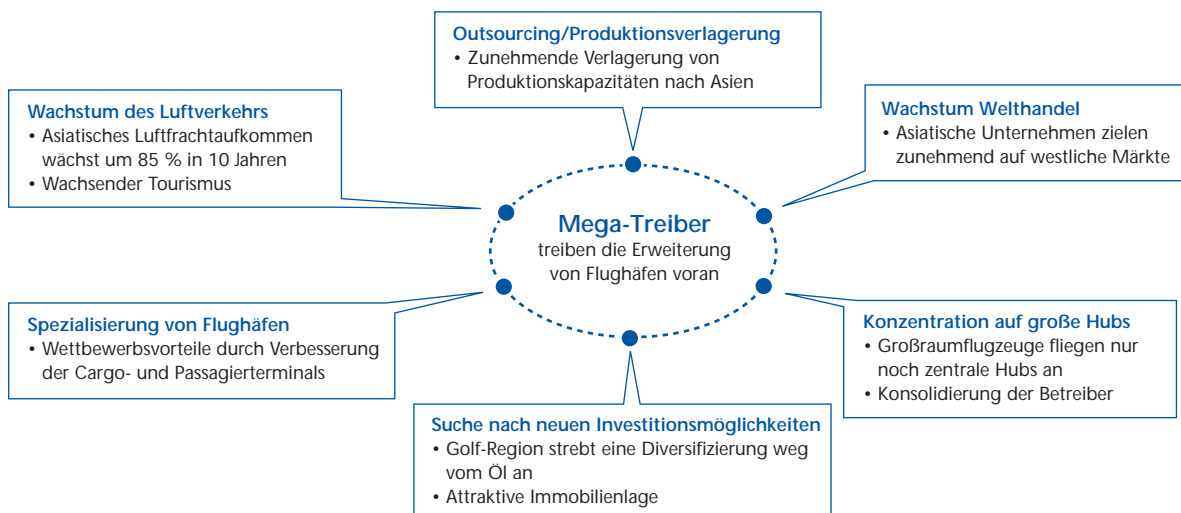
Auch in Zukunft wird die flugbetriebbezogene Nachfrage für Immobilien ihre Nutzung maßgeblich mitbestimmen, Analysen zeigen aber, dass in den kommenden Jahren ein Markt für unterschiedliche Flächennutzungen am Airport entsteht. Unternehmen, vor allem aus der IT-, Beratungs- und Tourismus-Branche, zeigen Interesse an unserem Standort. Die Prognose für das Jahr 2020 geht von 111.740 Beschäftigten am Standort Flughafen Frankfurt aus. Im Rahmen der Airport City-Entwicklung werden die Bedürfnisse und Anforderungen aller Nutzer in unseren Planungen berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund haben wir in 2006 eine neue Immobilienstrategie entworfen. Wir werden unsere Immobilien neben dem Flugbetrieb als zweite Kerngeschäftssäule entwickeln, mit dem Ziel einer substantiellen Wertsteigerung.

Flughafen im Wandel



Verschiedene wirtschaftliche Entwicklungen fördern die Entstehung von Airport Cities



Mönchhof-Gelände

Mit einer Fläche von 110 ha ist das Mönchhof-Gelände das größte zusammenhängende noch zu entwickelnde Gewerbegebiet in der Rhein-Main-Region. Eine so große Logistikfläche in unmittelbarer Flughafen-Nähe entwickeln zu können verschafft uns einen Wettbewerbsvorsprung gegenüber anderen europäischen Flughäfen, die über keine vergleichbare Möglichkeit verfügen.

Der Standort profitiert zum einen vom Potenzial des gesamten Rhein-Main-Gebiets, einer der produktivsten und dynamischsten Regionen Europas, zum anderen von der unmittelbaren Verbindung zum internationalen Drehkreuz Frankfurt Airport und seiner Airport City mit Geschäften, Hotels und internationalen Logistikunternehmen.

Das Mönchhof-Gelände ist als besonders günstig gelegener Verkehrsknoten Europas von allen relevanten Verkehrsarten, insbesondere Straßen, Luft- und Schienenverkehr umgeben und damit bestmöglich erreichbar. Der Main, die Autobahnanschlüsse zur A 3 und A 67 sowie zur Bundesstraße B 43 liegen vor der Tür. Die Innenstädte von Frankfurt, Mainz, Wiesbaden und Darmstadt sind nur maximal 30 Autobahnkilometer entfernt.

Auch landschaftlich zeichnet sich dieses Gelände aus: Es ist attraktiv am Mainufer gelegen und durch die zahlreichen Grünflächen in der Umgebung in ein angenehmes Umfeld eingebettet.



Das Nutzungskonzept ist auf Logistik, großflächige gewerbliche Nutzungen und Flughafen-affine Unternehmen ausgerichtet. Mit der Entwicklung des Geländes sollen hier bis zu 5.000 Arbeitsplätze geschaffen werden. Damit wird der Standort auch für komplementäre Dienstleister wie Hotels, Restaurants und andere Versorgungseinrichtungen interessant.

Schon jetzt bestehen für eine Fläche von zirka 840.000 m² rechtskräftige Bebauungspläne, für weitere zirka 260.000 m² sollen Bebauungspläne aufgestellt werden. Hierdurch entstehen zusammenhängende Flächen zur Entwicklung von Logistik- und Distributionszentren von bis zu 70.000 m², die zeitnah bebaut werden können. Ebenso verfügt das Gelände über kleinere Einheiten, die ab 5.000 m² angeboten werden. Das derzeit verfügbare Nettobauland beträgt zirka 500.000 m² und könnte auch auf Basis von Umplanungen zukünftig auf bis zu zirka 725.000 m² erweitert werden.



CargoCity Süd

Der Airport Frankfurt ist derzeit der achtgrößte Cargo-Umschlagplatz der Welt und der größte Luftfrachtumschlagplatz in Europa¹. Mit einem Wachstum von 8,9 % wurde im Jahr 2006 ein Luftfrachtaufkommen von 2,031 Mio t erzielt. Das prognostizierte Luftfrachtaufkommen liegt bei 3,088 Mio t im Jahr 2020. Dies entspricht einem Wachstum von durchschnittlich 3 % pro Jahr. Hinzu kommt ein erheblicher Umschlag an Landfracht.

Die von Fraport entwickelte CargoCity Süd, die im Herbst 2006 ihr zehnjähriges Jubiläum feierte, ist und bleibt mit dem rund 98 ha großen Areal ein weltweit anerkanntes Musterbeispiel dafür, wie man Flughafen-nahe Flächen gewerblich nutzen

¹ Quelle: ACI.

Airrail Center

Ende 2006 ist der Startschuss für den Bau des Airrail Center Frankfurt gefallen: Auf dem Dach des Fernbahnhofs entsteht auf zirka 660 m Länge eine spektakuläre und futuristisch anmutende Immobilie mit direkter Terminalanbindung.

Auf der bestehenden Plattform werden neun Geschosse mit zirka 200.000 m² Bruttogeschossfläche realisiert. Hochwertige Büro-, Einzelhandels- und Gastronomieflächen sowie zwei Hotels mit größtmöglicher Mobilität und Komfort werden hier entstehen.

Das Airrail Center Frankfurt ist ein gemeinschaftliches Projekt der IVG Immobilien AG und der Fraport AG. Letztgenannte hält einen Anteil von weniger als 20 % an dem Gesamtprojekt. Im Juni 2006 konnte ein Hotel-Managementvertrag mit einer Laufzeit von 20 Jahren für ein Prestigehotel mit 247 Zimmern und einem Mittelklassehotel mit 314 Zimmern mit der internationalen Hilton-Gruppe geschlossen werden. Die Eröffnung beider Hotels ist für das erste Quartal 2009 vorgesehen.

Durch die außergewöhnliche Kombination aus intermodaler Verkehrsvernetzung, herausragender Architektur, anspruchsvoller Ausstattung und umfassenden Servicedienstleistungen bietet das Airrail Center Frankfurt die Möglichkeit verschiedenste gehobene Nutzungsvarianten darzustellen. So hat sich unter

anderem ein Medical-Center mit einem neuartigen Konzept für diesen Standort entschieden. Anfang 2007 konnte zudem das international agierende Beratungsunternehmen KPMG als weiterer Mieter für zirka 30.000 m² der hochwertigen Büroflächen gewonnen werden. Der Vorvermietungsgrad beträgt somit zu Beginn der Baumaßnahmen bereits rund 50 %.

Mit seiner ausdrucksvollen und einzigartigen Größe wird mit dem Airrail Center Frankfurt eines der beeindruckendsten Gebäude der Region entstehen und darüber hinaus ein Symbol für die Airport City. Mit den Baumaßnahmen wurde im November 2006 begonnen, Ende 2009 ist die Fertigstellung geplant.

kann. Die logistische Infrastruktur der CargoCity Süd ist herausragend. Straßen- und Schienenanbindung, die Nähe zum Vorfeld und kurze Wege gewährleisten einen schnellen Frachturnschlag. Schon mehrfach wurde Fraport hierfür international ausgezeichnet, zuletzt im Frühjahr 2006 mit dem „ACE Award for Excellence“ des Fachmagazins „Air Cargo World“.

Fast alle namhaften Logistikunternehmen nutzen hier maßgeschneiderte Immobilien. Darunter sind beispielsweise Panalpina, Dachser, DHL, Danzas, Yusen, LUG und Kühne+Nagel sowie Nippon Express, Swissport und WFS. Am Stichtag 31. Dezember 2006 waren allein in der CargoCity Süd 7.428 Menschen tätig. Es konnte ein erneutes Beschäftigtenwachstum von 14,7 % verzeichnet werden. Ein Effekt, der positiv in die Region ausstrahlt.

Nur wenige der vorhandenen Flächen der CargoCity Süd sind bisher noch nicht von Fraport vergeben. Nach einer aktuellen Kundenbefragung beabsichtigen rund zwei Drittel unserer Cargo-Kunden einen Ausbau ihrer Geschäftstätigkeit am Standort Frankfurt und planen entsprechend mehr Büro- und Lagerflächenbedarf. Unter Berücksichtigung der Flächenproduktivität werden bis 2020 im Frachtzentrum weitere 21,5 ha Fläche benötigt. Voraussetzung dafür ist natürlich der geplante Ausbau des Flughafens und die Weiterentwicklung der Infrastruktur, auch in der CargoCity Süd.



Gateway Gardens

Zwischen der B 43 und der A 3 liegt Gateway Gardens, früher Wohn- und Schlafstätte für Angehörige der US-Air Force. Die Stadt Frankfurt hat die 35 ha große Wohnsiedlung an ein Konsortium, an dem auch Fraport mit 25 % beteiligt ist, verkauft. Das Konsortium arbeitet jetzt an Plänen, Gateway Gardens kompatibel mit der Idee der Airport City zu entwickeln.

Das Gelände soll einen direkten Autobahn- und Flughafen-Anschluss erhalten und in den nächsten zehn Jahren sollen hochwertige, moderne Büro- und Dienstleistungsflächen, Hotels, Tagungs- und Kongressmöglichkeiten, Gastronomie- und Einzelhandelsflächen entstehen. Ziel ist es, das Gebiet mit seinen vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten zu einer Plattform für internationale Unternehmen zu machen.

Flughafen-bezogene Unternehmen, die von den Standortvorteilen profitieren, aber keinen direkten Zugang zum Vorfeld benötigen, stehen ganz oben auf der Interessentenliste für dieses Gebiet. So sind die ersten Rohbauten für das Jahr 2007 geplant. Die Lufthansa-Tochter LSG Sky Chefs wird auf einem zirka 55.500 m² großen Grundstück voraussichtlich bereits im Frühling 2008 ihr neues Werk beziehen. Der Grundstein für den Bau wurde im September 2006 gelegt.

Im nächsten Schritt soll das Baugebiet im Westen von Gateway Gardens mit zirka 80.000 m² Brutto-Fläche für einen Hotel-Park, Gastronomie und Einzelhandel sowie Büros entwickelt werden.



Darüber hinaus feierte der Travel Value Shop im Bereich B-Schengen in neuer Größe und mit einem neuen Konzept Wiedereröffnung. Er ist mit zirka 700 m² nun zum größten Duty-free/Travel Value-Laden im Terminal 1 geworden. Das alles sind Investitionen, die sich auszahlen: Wir konnten die Retail-Erlöse in 2006 um 14,6 % insgesamt und um 13,3 % je Passagier steigern.

Durch die umfassenden Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen in den Terminals 1 und 2 wird bis zum Jahr 2008 die Retail-Fläche auf rund 33.550 m² und die Shopping-Fläche auf rund 22.000 m² ausgebaut. Insbesondere soll dies im Rahmen der baulichen Lückenschließung zwischen den Terminalbereichen A und B, in der Erweiterung der Halle C sowie in der Neukonzeption des Terminals 2 erreicht werden. Darüber hinaus arbeiten wir an der Entwicklung eines völlig neuen Konzepts für die Ebene 0 im Terminal 1, der Ebene unter dem Flughafen. Bereits heute ist dies einer der frequenzstärksten Bereiche des Flughafens. Für die Wurzel des Flugsteig A im Westen des Terminals 1 sind nach seiner Fertigstellung weitere rund 3.000 m² Retail-Fläche geplant. Insgesamt wollen wir bis 2011 rund 39.500 m² Retail- und rund 27.000 m² Shopping-Fläche schaffen. Auch das Terminal 3 wird mit weiteren 15.500 m² noch mehr Möglichkeiten für innovative Retail-Konzepte bieten. Insgesamt wollen wir bis 2015 mehr als 40.000 m² Shopping-Fläche anbieten können.

Retail

Das hohe Aufkommen von jährlich über 52 Mio Passagieren macht den Flughafen Frankfurt zu einem Hochfrequenzstandort für Konsum und Luxus. Kaufkräftige und konsumfreudige Kunden, lange Öffnungszeiten und attraktive Marktplätze sichern dem Airport Frankfurt seine Position als herausragender, erfolgreicher Standort mit überdurchschnittlich hohen Umsätzen. Statt eines begrenzten Einzugsgebiets, bietet der Flughafen einen kontinuierlichen Strom von täglich durchschnittlich 110.000 kaufkräftigen Kunden aus aller Welt.

Im Retailing sehen wir noch erheblichen Wachstumsspielraum. Die bestehenden Terminals werden modernisiert und gleichzeitig zusätzliche Retail-Flächen geschaffen. Im Jahr 2006 eröffneten wir im Terminal 1 mit der Shopping Avenue (trendorientierte Geschäfte, Sport und Lifestyle) und dem Shopping Boulevard (gehobene Preisklasse, Luxusartikel) zwei erfolgreiche neue Marktplätze.

Immobilien: Zweites Standbein

Das Gelände des Frankfurter Flughafens ist mit 19,4 km² größer als die Frankfurter Innenstadt. Jährlich starten und landen hier über 52 Mio Passagiere. Zusätzlich wird der Flughafen von vielen Besuchern frequentiert.

Innerhalb Europas ist von Frankfurt Airport aus jedes Ziel in maximal drei Stunden erreichbar. Der Frankfurter Flughafen bietet mehr Non-Stop-Verbindungen in alle Welt als jeder andere Flughafen Europas (Anzahl der Non-Stop-Verbindungen zum Vergleich: Frankfurt 241, London-Heathrow 170, Paris-Charles de Gaulle 223, Amsterdam-Schiphol 217). Gleichzeitig ist er dank seiner intermodalen Verknüpfung von Luftverkehr, Schienen- und Autobahnnetz einer der attraktivsten Wirtschaftsstandorte in Europa. Mehr als 500 Unternehmen sind direkt am Airport ansässig. Die Flughafen-Stadt Frankfurt ist mit über 68.000 Beschäftigten die größte regionale Arbeitsstätte Deutschlands.

Doch so groß die Fläche auch sein mag, unbegrenzt ist sie nicht. Daher ist es umso wichtiger, dass wir im Rahmen der Immobilienentwicklung versuchen, eine größtmögliche Flächenproduktivität zu erzielen. Um die Wachstumsmöglichkeiten auszuschöpfen, sollen aber nicht nur bestehende Flächen optimal vermarktet werden, sondern auch neue Ressourcen in Flughafen-Nähe die Airport City weiter voranbringen.





Die Fußball-Welt zu Gast bei FRA

Weltmeisterlichen Service mit einem eigenen Terminal für Nationalmannschaften und Fans bot der Flughafen Frankfurt als einziger Airport Deutschlands zum FIFA World Cup. Dazu wurde das Passagierterminal auf der ehemaligen Air Base reaktiviert. Als „World Cup Terminal“ war es Teil eines Maßnahmenpakets des Flughafens, das reibungslose Abläufe während der Fußball-Weltmeisterschaft mit optimalem Service für die zusätzlichen WM-Passagiere verband und WM-Ambiente am Flughafen schaffte. 16 der 32 Nationalteams reisten über das World Cup Terminal, zum Teil mehrfach. Insgesamt wurden 35-mal Nationalmannschaften in Frankfurt abgefertigt, 26 davon im World Cup Terminal. Mit zusätzlich rund 360.000 Passagieren und 270 Sondermaschinen war der Frankfurter Airport der meistgenutzte Flughafen während der WM.

Finanzbericht

Konzern-Lagebericht

39	Highlights und Kennzahlen	66	Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
42	Strategie und Wertmanagement	68	Mitarbeiter
46	Innovationsmanagement	70	Nachhaltigkeit
47	Organisation	72	Abhängigkeitsbericht
48	Geschäftsentwicklung 2006	73	Risiken und Chancen
48	Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs	73	Risikopolitische Grundsätze
49	Entwicklung der Konzern-Flughäfen	73	Das Risikomanagement-System
52	Umsatz- und Ergebnisentwicklung	74	Geschäftsrisiken
54	Segment-Berichterstattung	80	Gesamtrisikobeurteilung
57	Beteiligungen	80	Geschäftschancen
58	Vermögens- und Finanzlage	81	Nachtragsbericht
58	Investitionen	82	Prognosebericht
58	Kapitalflussrechnung	82	Flughafen-Ausbau
59	Bilanzstruktur	83	FRA-Nord
60	Finanzmanagement	83	Immobilien
61	Aktie und Investor Relations	84	Akquisitionsprojekte
		84	Geschäftsaussichten für 2007 und 2008

Konzern-Abschluss und -Anhang

90	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	98	Konzern-Anhang
91	Konzern-Bilanz	98	Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung
92	Konzern-Kapitalflussrechnung	110	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
93	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	119	Erläuterungen zur Konzern-Bilanz
94	Konzern-Anlagenspiegel	132	Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung
96	Segment-Berichterstattung	133	Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
		134	Sonstige Angaben
		152	Wesentliche Tochterunternehmen, Gemein- schaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen
		156	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Sonstige Angaben

157	Bericht des Aufsichtsrats	166	Siebenjahresübersicht
161	Corporate Governance	169	Impressum
165	Beraterkreis	169	Finanzkalender

Konzern-Lagebericht

Highlights und Kennzahlen

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Aktionärinnen und Aktionäre,

2006 war für Fraport ein gutes Geschäftsjahr. Trotz der bekannten Herausforderungen – Wegfall der Erlöse aus Militärverkehr, Preiszugeständnisse in dem neuen Lufthansa-Abfertigungsvertrag – konnten Umsatzerlöse und EBITDA im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden. Der Jahresüberschuss stieg im Wesentlichen, begünstigt durch positive Einmaleffekte im Steuerergebnis sowie durch eine Zahlung für das Terminalprojekt in Manila, überproportional zum Umsatz.

Die Highlights im Geschäftsverlauf 2006:

- **Passagierzahlen stiegen konzernweit um 2,3 %, in Frankfurt um 1,1 %.**
- **Luftfrachttonnage in Frankfurt stieg um 8,7 %, historischer Tagesspitzenwert mit 8.477 t erreicht.**
- **Anstieg der Umsatzerlöse um 2,6 % auf 2.143,9 Mio €.**
- **Verbesserung des EBITDA* um 6,6 % auf 578,4 Mio €.**
- **Jahresüberschuss in Höhe von 228,9 Mio € durch Einmaleffekte um 67,4 Mio € deutlich über dem Vorjahr.**
- **Fraport-Aktie erreichte in 2006 mit 66,77 € neuen historischen Höchstkurs.**

Wir werden der Hauptversammlung 2007 die Ausschüttung von rund 105,2 Mio € vorschlagen. Damit würde die Dividende für das Geschäftsjahr 2006 auf 1,15 € pro Aktie steigen, für 2005 wurden 90 Cent pro Aktie ausgeschüttet.

Mitte 2006 haben wir unser nachhaltiges Effizienzprogramm „WM 2005“ planmäßig abgeschlossen. Mit dem erfolgreich gestarteten Projekt „Focus Competition“ sollen nun weitere Effizienzsteigerungen in allen Bereichen, insbesondere Flug- und Terminalbetrieb, IT und Facility Management erreicht werden.

* Seit dem 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Betriebsergebnis erfasst. Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Ende November 2006 haben wir mit der Celanese AG/Ticona GmbH eine Absichtserklärung (Letter of Intent) unterzeichnet. Ziel der Absichtserklärung ist es, auf Basis noch zu verhandelnder endgültiger Verträge den Produktionsbetrieb der Ticona am Standort Kelsterbach bis zum 30. Juni 2011 zu beenden und die Grundstücke am Standort Kelsterbach nach Beseitigung aller Werks-einrichtungen an Fraport zu übertragen. Etwaige, für eine gewerbliche Nutzung erforderliche Bodensanierungen wird Ticona/Celanese durchführen. Die für die Landebahn benötigten Grundstücke sollen bereits umgehend nach Abschluss der endgültigen Verträge übertragen werden. Mit Abschluss der endgültigen Vereinbarungen wird Ticona/Celanese ihre Einwendungen und Klagen gegen den Bestand und den Ausbau des Frankfurter Flughafens zurücknehmen. Damit wird ein wesentliches Risiko für die zeitgerechte Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest beseitigt.

Als Gegenleistung werden wir einen Betrag von 650,0 Mio € an Ticona/Celanese zahlen. Die erste Rate in Höhe von 20,0 Mio € ist bereits in 2006 für Vorbereitungsmaßnahmen für die Betriebsverlagerung des Chemiewerks in Kelsterbach gezahlt worden. Der restliche Betrag soll in unterschiedlichen Tranchen zwischen 2008 und 2011 gezahlt werden.

Kennzahlen zur Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	2005	2006	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.089,8	2.143,9	2,6
Gesamtleistung	2.141,7	2.250,3	5,1
EBITDA	542,5	578,4	6,6
EBIT	306,6	330,4	7,8
EBT	285,4	340,2	19,2
Konzern-Jahresüberschuss	161,5	228,9	41,7
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss	161,2	229,3	42,2
Ergebnis je Aktie in € (unverwässert)	1,78	2,51	41,0

Kennzahlen zur Bilanz und Kapitalflussrechnung

in Mio €	2005	2006	Veränderung in %
Eigenkapital	2.157,9	2.346,1	8,7
Eigenkapitalquote ¹ in %	52,1	51,7	-
Bilanzsumme	3.951,6	4.294,5	8,7
Capital Employed ²	2.264,1	2.452,4	8,3
Gearing in % ³	9,1	9,5	-
Operativer Cash flow	493,7	484,9	-1,8
Free Cash flow ⁴	25,5	33,8	32,5
Investitionen	682,4	591,4	-13,3

Rentabilitätskennzahlen

in %	2005	2006
Eigenkapitalrentabilität ⁵	7,5	9,8
Umsatzrendite ⁶	13,7	15,9
EBITDA-Marge ⁷	26,0	27,0
EBIT-Marge ⁸	14,7	15,4
ROCE ⁹	13,5	13,5

Mitarbeiter

	2005	2006	Veränderung in %
	25.781	28.246	9,6

Seit dem 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Betriebsergebnis erfasst. Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Wesentliche Kennzahlen bei der Erfolgsmessung sind für Fraport der Umsatz, in dem sich das Passagier- und Frachtaufkommen niederschlägt und das EBITDA an dem das operative Geschäft gemessen wird.

Die aus der Erfolgsrechnung abgeleiteten Rentabilitätskennziffern und ihre Veränderung im Zeitablauf dienen uns zur Steuerung unseres Unternehmenserfolgs. Mit fortschreitendem Ausbau und den damit verbundenen Investitionen und dem erhöhten Verschuldungsgrad werden die aus der Bilanz und der Kapitalflussrechnung abgeleiteten Kennzahlen für uns zunehmend an Bedeutung gewinnen.

¹ Eigenkapital/Bilanzsumme; Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende und ohne Minderheitsanteile.

² Netto-Finanzschulden + Eigenkapital; Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende.

³ Netto-Finanzschulden/Eigenkapital; Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende und ohne Minderheitsanteile.

⁴ Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit – Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen – Investitionen in als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien.

⁵ Konzern-Jahresüberschuss/Eigenkapital.

⁶ EBT/Umsatzerlöse.

⁷ EBITDA/Umsatzerlöse.

⁸ EBIT/Umsatzerlöse.

⁹ EBIT/Capital Employed.

Strategie und Wertmanagement

Strategie

Die Luftfahrtindustrie steht vor vielfältigen Herausforderungen in einem sich stetig wandelnden Marktumfeld. Unsere Unternehmensvision legt die Basis, um mit diesen Rahmenbedingungen erfolgreich zu arbeiten.

„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 Erlebniswelten 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.

Das Segment **Aviation** entwickelt, steuert und verantwortet die Gesamtprozesse des Flughafens Frankfurt. Wertschaffung in diesem Bereich wird im Zusammenspiel mit den Fluggesellschaften durch die kontinuierliche Verbesserung der Prozesse erreicht. Im Vordergrund steht die Funktion als Primär-Hub der Deutschen Lufthansa und der Star Alliance.

Das Segment **Retail & Properties** verantwortet die Immobilien- und Flächenentwicklung sowie alle Retail-Aktivitäten am Flughafen Frankfurt und unterstützt Konzessionäre als Partner des Flughafens. Es optimiert die Auslastung und Verfügbarkeit aller Flächen. Strategisch hat es den Wandel vom reinen Infrastruktur-Provider zum Immobilienmanager und Anbieter verwandter Dienstleistungen vollzogen.

Fraport ist weltweit einer der größten Anbieter von Bodenverkehrsdienstleistungen. Bedingt durch die schwierige Lage der Airlines steht das Segment **Ground Handling** unter starkem Marktdruck. Die Schaffung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen unter Beibehaltung der anerkannt hohen Produktqualität in Frankfurt ist Grundvoraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg.

Die Entwicklung des Konzerns über den Hauptstandort Frankfurt hinaus wird vom Segment **External Activities** gesteuert und verantwortet. Wir streben den Export unserer Management- und Dienstleisterkompetenz auf nationale und internationale Märkte mit großem Wachstumspotenzial an. Vorrang für uns haben Service-, Management- und Beraterverträge; Kapitalbeteiligungen gehen wir flankierend ein, soweit dies erforderlich ist.

Personalentwicklung und gezielte Verbesserung der Mitarbeiterqualifikation sind in allen Segmenten zentrale Strategie-Elemente.

Konsolidierung des integrierten Geschäftsmodells in Frankfurt

Die erste Säule unserer Strategie beinhaltet den Erhalt und die Weiterentwicklung unseres integrierten Geschäftsmodells am Standort Frankfurt. Zur Stärkung unserer Wettbewerbsvorteile – Intermodalität, Effizienz, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit – werden wir unsere Hub-Kompetenz unter Ausnutzung der starken Position im Bereich Aviation und Ground Handling ausbauen und die Geschäftsbeziehungen zu unseren Kunden weiter vertiefen. Oberste Ziele in allen Geschäfts- und Servicefeldern sind Produktivität und Effizienz, gepaart mit einer hohen Service- und Kundenorientierung. Zur Optimierung dieser Maßgabe führen wir beständig Programme zu kontinuierlichen Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen durch. Im Jahr 2001 haben wir das konzernweite Projekt „WM 2005 – Werte schaffen für morgen“ initiiert. Das Programm wurde Mitte 2006 erfolg-

reich abgeschlossen; mit zirka 155 Mio € wurde der Zielwert in Höhe von 150 Mio € auf EBITDA-Basis überschritten. Bei dem in 2005 angestoßenen Projekt „Wir machen Fraport fit“ befinden sich die betriebsintern vereinbarten personalpolitischen Maßnahmen in der Umsetzung. In 2006 haben wir das Projekt „Focus Competition“ gestartet, mit dem wir weitere Effizienzsteigerungen in den Bereichen Flug- und Terminalbetrieb, IT und Facility Management erreichen wollen. Einsparpotenziale ergeben sich zum Beispiel durch den Abbau von nicht wertschaffenden Tätigkeiten, Strukturoptimierungen zur Reduzierung von Redundanzen, die Einführung kostengünstigerer Produktionsmethoden und Prozesse sowie die Anpassung von Führungsspannen und -hierarchien. Ferner wurden wesentliche Zentral- und Servicebereiche mit der gleichen Zielsetzung analysiert. Die identifizierten Ergebnispotenziale werden sich von 2007 an sukzessive ergebnisverbessernd auswirken und bis 2010 vollständig realisiert sein.

Wachstum am Standort Frankfurt

Die zweite strategische Säule unserer Strategie bekräftigt, dass der Flughafen Frankfurt gegenüber den europäischen Wettbewerbern in seiner Funktion als internationales Drehkreuz zu erhalten und weiterzuentwickeln ist.

Um der hohen Nachfrage unserer Kunden gerecht zu werden, arbeiten wir permanent daran, die vorhandene Kapazität zu steigern, zum Beispiel durch die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene, den Einsatz neuer Flugsicherungstechnologien und die baulichen Maßnahmen zur Abfertigung des A380. Die Kapazitätserweiterung des Frankfurter Flughafens durch den Bau einer weiteren Landebahn und eines dritten Passagier-Terminals ist dennoch die entscheidende Voraussetzung für die weitere Teilnahme des Frankfurter Flughafens am weltweiten Luftverkehrswachstum.

Erhebliches Wachstumspotenzial sehen wir nicht nur im Luftverkehr, sondern auch im Non-Aviation-Geschäft des Frankfurter Flughafens. Unser Selbstverständnis als Airport-Betreiber hat sich geändert: Flughäfen sind keine reinen Infrastrukturanbieter mehr, sondern entwickeln sich zunehmend zu kosmopolitischen „Airport Cities“. Mit Blick hierauf bauen wir sowohl unser Retail-Geschäft, also das Angebot an Shops, Restaurants und Dienstleistungen, als auch die Qualität des Airports als erstklassigen Handels- und Immobilienstandort aus.

Zu den entsprechenden Projekten gehören die Vermarktung des Mönchhofgeländes sowie die Überbauung des Fernbahnhofs zum Airrail Center, das Platz für Büros, Einzelhandelsflächen und Hotels bieten soll.

Ein weiteres Vorhaben ist die Entwicklung von Gateway Gardens – die Region der ehemaligen housing area der US-Streitkräfte im Nordosten des Frankfurter Flughafens – zu einem Premiumstandort für Büro- und Gewerbeflächen.

Externes Geschäft

Die ehrgeizigen Wachstumsziele unseres Konzerns am Standort Frankfurt werden ergänzt um unsere Aktivitäten der dritten strategischen Säule. Hier streben wir im „externen Geschäft“ den Export unserer Management- und Dienstleisterkompetenz in nationale und internationale Märkte mit großem Wachstumspotenzial an.

Dabei verstehen wir uns nicht als Finanzinvestor, sondern gehen nur dann Beteiligungen ein, wenn Fraport an den jeweiligen Standorten operativ tätig werden und seine Kompetenzen einbringen kann. Service-, Management- und Beraterverträge werden ergänzt um Kapitalbeteiligungen, insbesondere an ausländischen Flughäfen und Terminalbetrieben.

In 2006 haben wir auf der Grundlage von Konzessionsvereinbarungen das Management des internationalen Flughafens Delhi und auch für die vom Tourismus geprägten Schwarzmeer-Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien übernommen. Anfang des Jahres 2006 konnten wir im Zuge der Bereinigung unseres Beteiligungs-Portfolios unsere 50%-Beteiligung an der TCR, deren Geschäft die Vermietung von Bodenverkehrsdienstgeräten an Flughäfen in den Ländern Belgien, Großbritannien, Frankreich und den Niederlanden beinhaltet, erfolgreich verkaufen.

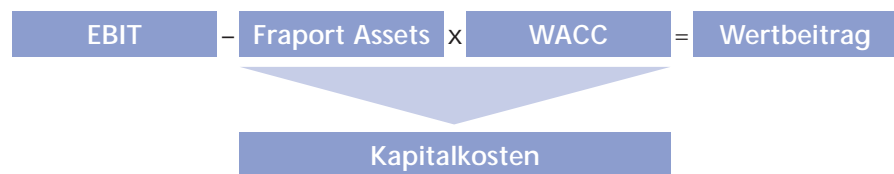
Wir streben eine Erweiterung unserer Beteiligung am Flughafen Lima an. Die Kaufverträge sind Ende 2006 unterschrieben worden. Die Genehmigungen seitens des Konzessionsgebers und der kreditgebenden Banken stehen noch aus. Der endgültige Abschluss wird für den Frühling 2007 erwartet. Nach Erhalt dieser Genehmigungen werden wir die Beteiligung voll konsolidieren.

Wertmanagement

Zur langfristigen Erhöhung des Unternehmenswertes im Interesse unserer Aktionäre führt nur eine nachhaltige Wertschaffung. Sie ist ein zentrales Element unserer Vision und unserer strategischen Unternehmensziele. Um unsere Ansprüche zu erreichen haben wir ein wertorientiertes Steuerungssystem etabliert, mit dem wir alle Segmente und Unternehmensbereiche an unserer Maxime ausrichten.

Fraport-Wertbeitrag als zentrale Steuerungskennzahl

Als zentrale Ziel- und Steuerungsgröße verwenden wir den Fraport-Wertbeitrag (Fraport Value Added). Er zeigt auf, ob wir unsere Kapitalkosten verdient und zusätzlich Wert geschaffen haben. Basis hierbei ist das Ergebnis vor Ertragsteuern und Zinsen (EBIT). Von diesem Ergebnis setzen wir dann die Kapitalkosten vor Steuern ab, die durch die Multiplikation des Kapitalkostensatzes mit unseren Fraport Assets bestimmt werden:



Kapitalkostensatz (WACC)

Der Kapitalkostensatz ist die vom Kapitalmarkt geforderte Mindestverzinsung und wird bei Fraport als gewichteter Durchschnitt aus Eigenkapital- und Fremdkapitalkostensatz (WACC¹) abgeleitet. Der Eigenkapitalkostensatz entspricht den Renditeerwartungen unserer Aktionäre und wird nach dem Kapitalmarktmodell „Capital Asset Pricing Model“ (CAPM) ermittelt. Der Fremdkapitalkostensatz ergibt sich durch die Addition des risikofreien Zinssatzes mit einem unternehmensspezifischen Risikozuschlag, der sich am Investment-Grade-Status orientiert.

Der auf diese Weise vom Kapitalmarkt abgeleitete Kapitalkostensatz für Fraport beträgt auch für das Jahr 2006 10,0 % vor Steuern. Die Höhe des WACC wird jährlich einer Prüfung unterzogen und angepasst, wenn sich das Zinsniveau und/oder unsere Risiko- und Finanzierungsstruktur gravierend verändert haben.

Ermittlung der Fraport Assets

Die „Fraport Assets“ bezeichnen das im Unternehmen durchschnittlich gebundene und zu verzinsende Vermögen, das sich aus unserem betriebsnotwendigen Anlagevermögen sowie unserem Working Capital zusammensetzt. Abschreibbare Aktiva setzen wir grundsätzlich mit der Hälfte der historischen Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten an und nicht mit Restbuchwerten.² Diese Vorgehensweise haben wir deshalb gewählt, weil sie, im Gegensatz zur Berechnungsweise anderer Kennzahlen wie zum Beispiel EVATM, ausschließt, dass schon dann „Wertschaffung“ eintritt, wenn sich lediglich die Vermögensbasis aufgrund von Abschreibungen verringert. Ferner vermeiden wir eine Fehlallokation knapper Mittel, die sich aufgrund der hohen Sachanlagenintensität unseres Unternehmens und der stark von Investitionszyklen geprägten Flughafen-Branche bei einer wertorientierten Steuerung auf Basis von Restbuchwerten ergeben würde.

¹ WACC steht für *Weighted Average Cost of Capital*.

² Gemäß IFRS-Bilanzierungsregeln schreiben wir Geschäfts- und Firmenwerte nicht planmäßig ab, sondern auf Basis von Werthaltigkeitsprüfungen. Im Rahmen unseres Wertmanagement-Konzepts werden Geschäfts- und Firmenwerte nicht mit hälftigen Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten, sondern mit den für die Werthaltigkeitsüberprüfung aktuellen Buchwerten angesetzt.

Berechnung der „Fraport Assets“

- Geschäfts- oder Firmenwerte
- + Sonstige immaterielle Vermögenswerte
- + Sachanlagen
- Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau
- + Vorräte
- + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Im Segment External Activities wird, abweichend zur beschriebenen Vorgehensweise, das Segment-EBIT jeweils um die Erträge der diesem Segment zugeordneten at equity- und übrigen Beteiligungen adjustiert. Das gleiche gilt für die Vermögensbasis, die um die entsprechenden Vermögensanteile ergänzt wird. Damit sind auch Minderheitsbeteiligungen, deren Beteiligungserträge oder Ergebnisse im Konzern-Finanzergebnis ausgewiesen werden, in die wertorientierte Steuerung einbezogen.

Return on Fraport Assets (ROFRA)

Um unterschiedlich große Geschäftsbereiche miteinander vergleichen zu können, ziehen wir zusätzlich zum Fraport-Wertbeitrag auch die Kennzahl Return On Fraport Assets (ROFRA) heran. Der ROFRA ergibt sich, indem das operative Ergebnis in Beziehung zu den Fraport Assets gesetzt wird. Der ROFRA teilt uns mit, ob der Bereich wertschaffend (ROFRA > WACC) oder wertvernichtend (ROFRA < WACC) ist.

$$\frac{\text{EBIT}}{\text{Fraport Assets}} = \text{ROFRA}$$

Da der Fraport-Wertbeitrag eine zentrale Ziel- und Steuerungsgröße unserer Geschäftssteuerung darstellt, haben wir einen wesentlichen Teil der variablen, erfolgsabhängigen Vergütungskomponenten unserer Führungskräfte an dessen Entwicklung gekoppelt.

Entwicklung des Wertbeitrags in 2006

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Properties		Ground Handling		External Activities ¹	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006
EBIT	306,6	330,4	92,4	57,5	179,6	219,6	51,8	34,6	-4,0	29,8
Fraport Assets	2.848,3	2.802,8	937,4	932,7	1.241,2	1.221,7	366,7	362,1	355,7	346,2
Kapitalkosten vor Steuern	284,8	280,3	93,7	93,3	124,1	122,2	36,7	36,2	35,6	34,6
Wertbeitrag vor Steuern	21,8	50,1	-1,3	-35,8	55,5	97,4	15,1	-1,6	-39,6	-4,8
ROFRA	10,8 %	11,8 %	9,9 %	6,2 %	14,5 %	18,0 %	14,1 %	9,6 %	-1,1 %	8,6 %

¹ EBIT und Fraport Assets sind um die dem Segment zugeordneten Ergebnisse at equity- und aus den übrigen Beteiligungen adjustiert.

Im Jahr 2006 konnte Fraport den **Konzern-Wertbeitrag** deutlich um 28,3 Mio € auf 50,1 Mio € steigern. Ursächlich für die positive Entwicklung des Wertbeitrags war die Erhöhung unseres Ergebnisses vor Ertragsteuern und Zinsen (EBIT) um 23,8 Mio € bei leichter Reduzierung unserer Kapitalkosten. Positiv zur Verbesserung des Wertbeitrags trugen insbesondere die Segmente Retail & Properties und External Activities bei, die die Rückgänge in den Segmenten Aviation und Ground Handling deutlich überkompensierten.

Auch der **Return on Fraport Assets (ROFRA)** des Konzerns konnte in 2006 gesteigert werden und liegt bei 11,8 % nach 10,8 % im Vorjahr. Damit haben wir den für den Konzern relevanten Kapitalkostensatz von 10,0 % erneut überschritten und sind abermals wertschaffend gewesen.

Der Wertbeitrag des Konzern-Segments **Aviation** sank um 34,5 Mio € auf –35,8 Mio €. Die Erlösminderung durch den Wegfall des Militärverkehrs, der Anstieg des operativen Aufwands auch durch erhöhte Aufwandsanteile aus Investitionen sowie der höhere Abschreibungsaufwand konnte durch die Erlössteigerungen aus erhöhtem Verkehrsaufkommen und einer Preissteigerung nicht kompensiert werden. Den Investitionen standen noch keine Erträge gegenüber.

Die positive Entwicklung des Wertbeitrags unseres Konzern-Segments **Retail & Properties** um 41,9 Mio € auf 97,4 Mio € ist im Wesentlichen auf ein gestiegenes EBIT aufgrund der positiven Entwicklung unserer Retail- und Parkierungserlöse, zusätzlicher Dienstleistungen wie zum Beispiel die Bereitstellung von Informationssystemen und Verrechnung von Flächennutzung sowie der Abnahme des Abschreibungsaufwands zurückzuführen, während die Kapitalkosten leicht gesunken sind.

Im Segment **Ground Handling** führte die Verschlechterung des EBIT durch Preiszugeständnisse und leichte Marktanteilsverluste, einer Erhöhung des operativen Aufwands aus gestiegenem Personalbedarf und Aufwandsanteilen aus Investitionen bei stabilen Kapitalkosten zur Reduzierung des Wertbeitrags um 16,7 Mio € auf –1,6 Mio €.

Das Konzern-Segment **External Activities** konnte den Wertbeitrag um 34,8 Mio € auf –4,8 Mio € verbessern, was aus einer Steigerung des EBIT bedingt durch eine Zahlung auf die Entschädigung für das Terminalprojekt in Manila und den Verkauf der 50-prozentigen Tochter TCR resultierte. Letzteres führte auch zu einer Senkung der Kapitalkosten.

Detaillierte Erläuterungen zu den einzelnen Segmenten sind im Abschnitt „Segment-Berichterstattung“ auf den Seiten 54 ff. dargestellt.

Innovationsmanagement

Als reines Dienstleistungsunternehmen betreibt Fraport keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Wissen und Innovationsfähigkeit sind jedoch auch für Fraport entscheidende Erfolgsfaktoren im globalen Wettbewerb und Grundlage für nachhaltiges Wachstum. Fraport hat daher Innovationen in der Unternehmensvision verankert, mit dem Ziel, zukunftsweisende Produkte zu entwickeln und zur Marktreife zu führen.

Fraport arbeitet zum Beispiel mit verschiedenen Partnern zusammen, um die Kapazität des Airports auch im bestehenden System weiter zu erhöhen. Beispiele dafür sind die Entwicklung von Verfahren, die es ermöglichen, die Start- und Landefrequenzen ohne Einbußen bei der Sicherheit zu optimieren. Des Weiteren bieten wir mit innovativen Steuerungssystemen für den Rollverkehr Lösungen, um das Verkehrswachstum auch auf dem Vorfeld zu bewältigen.

Um den wachsenden Anforderungen auch im Bereich der Bodenverkehrsdienste gerecht zu werden, entwickelt Fraport kontinuierlich innovative IT-gesteuerte Lösungen, um die Rampen- und Gepäckprozesse noch effizienter zu gestalten. Gemeinsam mit Airline-Partnern werden Veränderungen im Bereich der Check-in-Verfahren und der Passagierführung umgesetzt und mit innovativen Konzepten die Integration von Check-in und Sicherheitskontrolle vorangetrieben. Für Fraport als Dienstleister steht auch hier der maximale Kundennutzen durch optimierte Prozesse im Vordergrund.

2006 wurden durch Fraport sieben Patente rund um den Flughafen-Betrieb eingereicht, zwei Schutzrechte aus vergangenen Jahren wurden in diesem Geschäftsjahr erteilt.

Detaillierte Informationen zu einzelnen Innovationsprojekten erhalten Sie auch auf unserer Homepage www.fraport.de.

Organisation

Die Geschäftstätigkeit des Fraport-Konzerns wird in den vier Segmenten „Aviation“, „Retail & Properties“, „Ground Handling“ und „External Activities“ abgebildet.

Die Strategischen Geschäftsbereiche der Fraport AG in Frankfurt sind den Segmenten Aviation, Retail & Properties sowie Ground Handling eindeutig zugeordnet. Zudem umfassen die Segmente Beteiligungsunternehmen, die in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind.

Das Konzern-Segment **External Activities** umfasst im Wesentlichen die Beteiligungen, die ihre Geschäftstätigkeit außerhalb Frankfurts ausüben oder die nicht in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt eingebunden sind.

Dem Segment **Aviation** ist der Strategische Geschäftsbereich Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Sicherheit zugeordnet. Es verantwortet den Flug- und Terminalbetrieb sowie die Flughafen- und Luftsicherheit am Standort Frankfurt. Zudem fällt der geplante Flughafen-Ausbau in seine Zuständigkeit.

Das Segment **Retail & Properties** besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement sowie den internen Servicebereichen Informations- und Kommunikationsdienstleistungen und Immobilien- und Facility Management. Im Segment sind also unsere Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraummanagement sowie Vermietung und Vermarktung der Immobilien („Real Estate“) abgebildet.

In dem Segment **Ground Handling** sind der Strategische Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste sowie die am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Beteiligungen gebündelt.

Die Ergebnisse von Minderheitsbeteiligungen, die „at equity“ oder zu Anschaffungskosten bilanziert werden, sind im Finanzergebnis ausgewiesen.

Um das Unternehmen effizient zu strukturieren und die direkte operative Führung durch den Vorstand zu stärken, sind die Strategischen Geschäftsbereiche sowie die Servicebereiche und damit auch die Segmente jeweils einem Vorstand direkt zugeordnet.

Fraport-Aufbauorganisation*



* Ohne Stabstellen.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat die zum 1. April 2007 wirksam werdenden personellen Veränderungen im Vorstand beschlossen. Der jetzige Vorstand für Finanzen und Bau, Dr. Stefan Schulte, wird statt des zum 31. März 2007 ausscheidenden stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden, Prof. Manfred Schölch, die Stellvertretung im Vorsitz übernehmen. Das Finanz-Ressort wird durch Dr. Matthias Zieschang, derzeit Vorstandsmitglied für Finanzen und Controlling bei der DB Netz AG, neu besetzt.

Die Bestellung und Abberufung des Vorstands erfolgt nach den §§ 84 und 85 AktG. Satzungsänderungen erfolgen nach den §§ 133 und 179 AktG.

Geschäftsentwicklung 2006

Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs

Weltkonjunktur

Für die Weltwirtschaft war 2006 erneut ein sehr gutes Jahr, das unerwartet stark um 5,2 %³ (Prognose vor Jahresfrist: 4,5 %) und damit rund 1 Prozentpunkt über dem Zehnjahresdurchschnitt zulegte. Der Welthandel lag mit einem Plus von 9,5 %⁴ ebenfalls über dem langfristigen durchschnittlichen Wachstum. Die Dynamik der Weltkonjunktur begünstigte die Luftverkehrsbranche.

Belastet war die Weltwirtschaft durch hohe Rohstoffpreise, die im 4. Quartal etwas nachgaben. Besonders deutlich waren die Preissprünge beim Rohöl: Im Jahresdurchschnitt stieg der Weltmarktpreis je Barrel (Brent-Öl) von rund 55 US-\$ in 2005 auf 64 US-\$ in 2006⁵. Die meisten Fluggesellschaften reagierten hierauf mit einem Treibstoffzuschlag auf die Ticketpreise. Der Zuschlag hatte in 2006 keine sichtbare negative Auswirkung auf das Passagierwachstum.

Hauptwachstumsmärkte waren mit 9,0 % einmal mehr die asiatischen Schwellenländer sowie Mittel- und Osteuropa einschließlich der EU-Beitrittsländer mit 6,4 %. Auch in der Euro-Zone spiegelt sich jetzt die gute Weltwirtschaftslage wider: Das Wachstum in dieser Region betrug in 2006 2,7 %; in den 27 Staaten der erweiterten Europäischen Union erreichte der Zuwachs 3,1 %⁶. Die US-Konjunktur zeigte mit einem Plus um 3,3 % ebenfalls ein robustes Wachstum. Vom kräftigen Weltwirtschaftswachstum (siehe auch nachfolgende Tabelle) profitierte auch der Flughafen Frankfurt als internationales Drehkreuz, was sich hier insbesondere in dem seit rund drei Jahren andauernden Luftfracht-Boom niederschlägt.

Konjunktorentwicklung in Deutschland

Nach nur moderatem Wachstum von 0,9 % im Vorjahr wurden die Wirtschaftsprognosen für die Bundesrepublik Deutschland im Jahresverlauf sukzessive nach oben korrigiert. Statt zu Jahresanfang erwarteten 1,7 % nahm das deutsche Bruttoinlandsprodukt⁷ im Jahr 2006 um 2,7 % zu: Der drittstärkste Anstieg, seit es gesamtdeutsche Daten gibt. Wachstumstreiber Nummer eins war wieder einmal der Außenbeitrag.

³ DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand 31. Januar 2007.

⁴ DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand Dezember 2006.

⁵ DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand 31. Januar 2007.

⁶ DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand 31. Januar 2007.

⁷ Statistisches Bundesamt, 12. Januar 2007.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel

Reale Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

in %	2005	2006
Deutschland	0,9	2,7
Euro-Zone	1,4	2,7
EU 25/27	1,7	3,1
Mittel- und Osteuropa	5,6	6,4
USA	3,2	3,3
Japan	2,7	2,0
China	10,2	10,7
Indien	8,5	8,9
Welt	4,8	5,2
Welthandel	7,3	9,5

Quelle: DekaBank, 15. November 2006 für 2005 und 31. Januar 2007 für 2006, Dezember 2006 für Welthandel, Statistisches Bundesamt für Deutschland, 13. Februar 2007.

Entwicklung des Luftverkehrs

Im Trend folgte der Luftverkehr dem Wachstum der Weltwirtschaft und bleibt dabei einer der dynamischsten Wirtschaftszweige. Nach Schätzungen des Airports Council International (ACI)⁸ nahm das Passagieraufkommen im Jahr 2006 weltweit erwartungsgemäß um 4,9 %, auf europäischen Flughäfen um 6,2 % zu. Die Luftfrachttonnage stieg weltweit um 5,8 % und in Europa um 3,6 %.

In Deutschland bestätigt der Passagierverkehr im Berichtsjahr mit 5,3 %⁹ ebenfalls die Prognosen. Wachstumstreiber waren neben dem „Low-Cost“-Segment im Europaverkehr die zusätzlich zum Hub Frankfurt platzierten Interkontinentalangebote auch auf einigen anderen deutschen Flughäfen. Das Luftfrachtwachstum auf deutschen Flughäfen lag im Berichtsjahr mit plus 9,3 %⁹ deutlich über der Prognose aus dem Vorjahr und erneut über Weltniveau.

Entwicklung der Konzern-Flughäfen

	Passagiere ¹		Cargo (Fracht + Post) (t)		Bewegungen	
	2006	Veränd. zu 2005 in %	2006	Veränd. zu 2005 in %	2006	Veränd. zu 2005 in %
	Frankfurt Main	52.810.683	1,1	2.127.797	8,4	489.406
Antalya ²	5.106.781	1,0	n. a.	n. a.	32.306	-1,9
Frankfurt-Hahn	3.704.179	20,4	112.293	11,0	39.610	6,2
Hannover ⁴	5.699.298	1,1	15.657	-4,4	87.869	-1,2
Lima ^{3,4}	6.038.922	6,7	196.930	11,2	77.319	5,5
Saarbrücken	420.216	-13,6	8	-84,7	15.027	5,8
Konzern	73.780.079	2,3	2.606.567	9,3	741.537	0,6

¹ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

² Internationales Terminal 1.

³ Eigene Angaben Lima.

⁴ Assoziiertes Unternehmen.

Quelle: ACI-Meldung.

⁸ ACI, Februar 2007.

⁹ Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Januar 2007.

Passagiere

Unser Hauptstandort, der Hub Frankfurt, ist mit seiner zentralen geografischen Lage, einem großen Einzugsgebiet und der in Frankfurt beheimateten Lufthansa gut positioniert. Er hat mehr direkte Verbindungen in alle Welt als jeder andere europäische Hub. Aufgrund der Kapazitätsengpässe partizipierte er jedoch 2006 an der anhaltenden Wachstumsdynamik des internationalen Passagierverkehrs nur noch unterproportional.

Insgesamt nutzten in 2006 rund 52,8 Mio Fluggäste den Frankfurter Flughafen, das ist ein Plus von 1,1 % gegenüber dem Vorjahr.

Kapazitätsengpässe behinderten eine nachfragegerechte Angebotsgestaltung, sodass dieses Ergebnis deutlich unter dem allgemeinen Marktwachstum lag. Unsere Prognose, die zu Jahresbeginn noch bei 2 % lag, hatten wir bereits zu Beginn des 2. Halbjahrs des Geschäftsjahres auf rund 1 % korrigiert.

Eine zunehmende Zahl von Direktverbindungen ab anderen deutschen Flughäfen sowohl im Low-Cost- wie auch im Nordamerika-Markt sowie der weitere Aufbau des Lufthansa-Drehkreuzes in München spiegelten sich im Jahresergebnis der Passagierzahlen wider.

Wachstumsträger war vor allem der Fernostverkehr (6,0 %). Neue Ziele und Frequenzerhöhungen für China, Indien und Pakistan belebten die Nachfrage. Wachstumsfördernd wirkte sich auch die Rückkehr zur Normalität in den von der Flutkatastrophe im Jahr 2005 betroffenen Gebieten aus.

Auch der Europaverkehr trug im Jahresergebnis zum Wachstum bei. Neben Nordeuropa (5,8 %) legte besonders Südeuropa (5,1 %) zu. Die Fußball-Weltmeisterschaft und ein florierender Städtetourismus gestützt durch die „betterFly“-Tarife unseres Hauptkunden waren hierfür die Ursachen. Touristische Destinationen im östlichen Mittelmeerraum verharrten dagegen wegen der Krise islamisch geprägter Urlaubsreiseziele weiter im Minus. Deshalb verlor Südosteuropa als einzige europäische Region an Aufkommen. Eine Teilverlagerung der Nachfrage in den westlichen Mittelmeerraum begünstigte vor allem die Kanaren (10,6 %).

Der Inlandsverkehr schnitt unverändert mit einem deutlichen Minus (–3,8 %) ab. Witterungsbedingte Ausfälle, kurzfristige Ausdünnungen der Flugverbindungen in den Schulferien und um Feiertage und die zuvor beschriebenen Veränderungen am Markt schwächten alle inländischen Relationen in ihrer Zubringerfunktion.

Der Umsteigeranteil lag 2006 fast unverändert bei rund 53 %.

2006 lag Frankfurt bei den Passagierzahlen nach London-Heathrow und Paris-Charles de Gaulle auf Platz drei der europäischen Flughäfen. Im weltweiten Vergleich belegte der Frankfurter Flughafen Platz acht¹⁰.

Am Low-Cost-Flughafen Frankfurt-Hahn nahm die Zahl der Fluggäste um 20,4 % auf 3,7 Mio zu. Unser Hauptkunde in Frankfurt-Hahn, Ryanair, stationierte weitere Flugzeuge und steigerte die Anzahl von Flugzielen und Frequenzen nochmals deutlich. Verkehre von Wizz Air und Iceland Express sowie Charterflüge zur Fußball-Weltmeisterschaft ergänzten das Angebot.

Der Flughafen Hannover-Langenhagen zieht seit 2003 ebenfalls vermehrt Low-Cost-Verkehr an. Auch hier wirkte die Fußball-WM positiv auf den Incoming-Tourismus. Er zählt aber auch zu den wichtigsten deutschen Ferienflughäfen und wurde daher gebremst von der zurückhaltenden touristischen Nachfrage. Hannover verzeichnete im Berichtsjahr einen Anstieg der Passagierzahlen um 1,1 % auf 5,7 Mio.

¹⁰ Airports Council International (ACI), Kumulation Januar bis Oktober 2006, Stand 17. Januar 2007.

Rückgänge auf den touristischen Hauptstrecken nach Antalya und Mallorca konnten in Saarbrücken vom Linienverkehr nicht kompensiert werden. Das Passagieraufkommen nahm um 13,6 % auf 0,4 Mio ab.

In Antalya war die Verkehrsentwicklung von der Zuweisung der Airlines auf die beiden Terminals geprägt. Nach der Neuverteilung kehrten sich die drastischen Einbrüche im Fraport-Terminal ab Mai 2006 wieder in Zuwächse um, sodass das Gesamtjahr bei 5,1 Mio Passagieren noch mit einem Plus von 1 % abschließen konnte. In Lima erwiesen sich sowohl der internationale als auch der inländische Passagierverkehr als Wachstumsträger. Dabei legte das Umsteigeraufkommen mit 16 % überproportional zu. Mit 6,0 Mio Fluggästen im Jahr 2006 wurde der Vorjahreswert um 6,7 % übertroffen.

Cargo

Die anhaltende Expansion der Weltwirtschaft auf breiter Basis sowie eine deutliche Kapazitätssteigerung im Frachtverkehr begünstigten das Cargo-Aufkommen (Fracht + Post) auf allen Fracht-relevanten Konzern-Flughäfen.

Das Cargo-Aufkommen am Flughafen Frankfurt (Fracht + Post) wuchs mit insgesamt 8,4 % auf 2.128 Tsd t, deutlich stärker als erwartet. Damit blieben wir im Cargo-Bereich die Nummer eins der europäischen Flughäfen. Die umgeschlagene Luftfrachttonnage nahm sogar um 8,9 % auf rund 2.031 Tsd t zu und entwickelte sich damit stärker als die Zuwachsrate im Weltluftverkehr insgesamt¹¹. Am 17. September 2006 wurde mit 8.477 t Luftfracht ein historischer Tagesspitzenwert erzielt.

Insbesondere von und nach Asien (14 %) wurde mehr Luftfracht transportiert; der Anteil des Asienaufkommens nahm in Frankfurt von 53 auf 55 % zu. Auch der Nordamerikaverkehr, mit rund 21 % Anteil zweitgrößter Markt in Frankfurt, war deutlich im Plus (7 %), das Europaaufkommen legte moderat zu (2 %), darunter Osteuropa erneut deutlich überproportional (27 %).

Der Luftpostumschlag ging durch die geplante Auflösung des inländischen Nachtpoststerns erwartungsgemäß zurück, er nahm insgesamt um 2,1 % auf 96,5 Tsd t ab. Die Menge der beförderten Auslandspost stieg dagegen um 3,0 %.

In Frankfurt-Hahn stieg das geflogene Cargo-Aufkommen um 11 % auf über 112 Tsd t.

Der Zuwachs wurde mit einer Aufstockung von Kapazitäten und Frequenzen durch bereits ansässige Frachtdienstleister und insbesondere aufgrund zusätzlicher Angebotserhöhungen der Aeroflot erzielt.

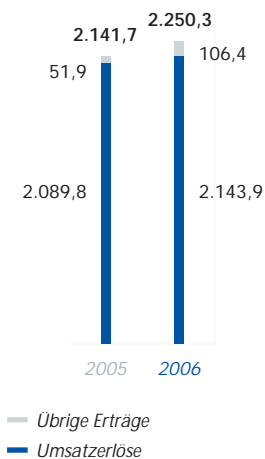
Flugzeugbewegungen

Die Anzahl der Flugzeugbewegungen im Konzern stieg im Jahr 2006 vergleichsweise moderat zum Passagier- und Cargo-Zuwachs. Rückgänge der General Aviation auf deutschen Flughäfen, der Wegfall von Militärcharterflügen (DoD) in Frankfurt sowie eine Konsolidierung der Fluggesellschaften in Form von gestiegenen Sitzladefaktoren wirken sich hier aus. Die Frachterflüge wuchsen in Frankfurt mit 9,3 %, am Flughafen Frankfurt-Hahn mit 17,6 % und auch in Lima überproportional zu den Gesamtbewegungen.

¹¹ Weltluftverkehr +5,8 %, Europa +3,6 %. Quelle: ACI, Februar 2007.

Umsatz und Gesamtleistung

in Mio €

**Umsatz- und Ergebnisentwicklung**

Im Geschäftsjahr 2006 konnte der Fraport-Konzern seinen Umsatz um 2,6 % auf 2.143,9 Mio € erhöhen. Auch die Ergebnisse konnten wir steigern: Das EBITDA nahm um 6,6 % auf 578,4 Mio € zu, der Konzern-Jahresüberschuss lag mit 228,9 Mio € um 41,7 % über dem Vorjahreswert. Diese Entwicklung wurde insbesondere durch positive Einmaleffekte im Steuerergebnis sowie eine Zahlung für das Terminalprojekt in Manila begünstigt.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

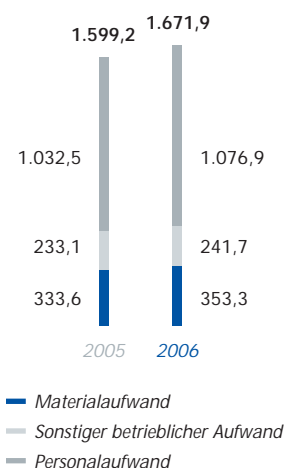
in Mio €	2005	2006	Veränderung in %
Umsatz	2.089,8	2.143,9	2,6
EBITDA	542,5	578,4	6,6
EBIT	306,6	330,4	7,8
EBT	285,4	340,2	19,2
Konzern-Jahresüberschuss	161,5	228,9	41,7
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss	161,2	229,3	42,2

Die **Umsatzerlöse** nahmen im Geschäftsjahr 2006 um 2,6 % auf 2.143,9 Mio € zu. Maßgeblich hierfür waren insbesondere erhöhte Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen aufgrund von Geschäftsausweitungen und neuen Sicherheitsauflagen sowie gesteigerte Retail-Erlöse. Die sonstigen Umsatzerlöse gingen im Wesentlichen bedingt durch den Verkauf unserer 50-prozentigen Tochtergesellschaft TCR zurück.

Höhere **sonstige betriebliche Erträge** resultierten aus Auflösungen von Rückstellungen, dem erfolgreichen Verkauf der 50-prozentigen Tochter TCR und aus einer Zahlung auf die Entschädigung für das Terminalprojekt in Manila. Weiter wurden in Vorjahren eingebuchte Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Mängelrügen nach Einigung im laufenden Geschäftsjahr 2006 vereinnahmt. Die sonstigen betrieblichen Erträge nahmen um 52,1 Mio € auf 83,3 Mio € zu. Insgesamt überstieg die **Gesamtleistung** den Vorjahreswert um 5,1 % und betrug in 2006 2.250,3 Mio €.

Operativer Aufwand

in Mio €



Der operative Aufwand (Sach- und Personalaufwand) stieg im Berichtszeitraum um 4,5 % auf 1.671,9 Mio € an. Der **Personalaufwand** lag mit 1.076,9 Mio € um 4,3 % über dem vergleichbaren Vorjahreswert. An der Steigerung hatte die ICTS Europe mit einem Zuwachs ihrer Mitarbeiterzahl um 18,6 % den wesentlichen Anteil. Konzernweit beschäftigte Fraport im Geschäftsjahr 2006 durchschnittlich 28.246 Mitarbeiter, 9,6 % mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Die Personalaufwandsquote von 50,2 % und die Sachaufwandsquote von 27,8 % lagen auf Vorjahresniveau.

Im **Sachaufwand** abgebildet sind Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand. Maßgeblich für den Anstieg des Materialaufwands um 5,9 % auf 353,3 Mio € war im Wesentlichen der starke Wintereinbruch zu Anfang des Jahres, höhere Kosten bedingt durch die Vollkonsolidierung von Antalya, verkehrsbedingte Mehrkosten in Frankfurt-Hahn sowie die zum 1. Juli 2005 erfolgte Ausgründung des Rechenzentrumsbetriebs. Der sonstige betriebliche Aufwand lag mit 241,7 Mio € um 3,7 % über dem Vorjahresniveau. Ursächlich waren vor allem höhere Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben, höhere Kosten bedingt durch die Vollkonsolidierung von Antalya und Mehrkosten bei der ICTS durch die Geschäftsausweitung. Gegenläufig waren geringere Beraterkosten für die Bearbeitung des Manila-Projekts und geringere Rückstellungen wegen Risikoversorge in Bezug auf Sicherheitsthemen und Umwelt.

Insgesamt nahm das EBITDA um 6,6 % auf 578,4 Mio € zu, wobei zu berücksichtigen ist, dass ein wesentlicher Beitrag aus den Sondereffekten zur EBITDA-Steigerung beigetragen hat. Die EBITDA-Marge verbesserte sich von 26,0 % auf 27,0 %.

In den **Abschreibungen** kamen gegenläufige Effekte zum Tragen. Eine Erhöhung erfolgte aufgrund von Nutzungsdauerverkürzungen wegen geplanter Abrissmaßnahmen, der Vollkonsolidierung von Antalya und einer Sonderabschreibung auf nicht mehr voll genutzte Software. Des Weiteren wurde lauffeiertbedingt eine Sonderabschreibung auf die im September 2007 endende Konzession in Antalya vorgenommen. Reduzierend wirkten sich verlängerte Nutzungsdauern sowie der Wegfall der planmäßigen Abschreibung auf Gebäude und zugeordnete Infrastruktur am Standort Frankfurt aus dem Vorjahr aus. Insgesamt stiegen die Abschreibungen durch höhere Anlagenzugänge von 235,9 Mio € im Vorjahreszeitraum auf 248,0 Mio €.

Das EBIT (Betriebliches Ergebnis) lag somit bei 330,4 Mio €, gegenüber 306,6 Mio € im Vorjahreszeitraum. Die EBIT-Marge verbesserte sich um 0,7 Prozentpunkte auf 15,4 %.

Das **Finanzergebnis** betrug 9,8 Mio €, der Vorjahreswert lag bei –21,2 Mio €. Die Veränderung im Zinsergebnis um –2,8 Mio € auf –25,9 Mio € resultierte im Wesentlichen aus einem Darlehen der Fraport Immobilienservice und -entwicklungsgesellschaft mbH. Das Ergebnis at equity verminderte sich insbesondere durch den Wegfall der Erträge aus der Portway aufgrund des erfolgreichen Verkaufs der Gesellschaft in 2006 um 2,1 Mio € auf 12,4 Mio €. Das sonstige Finanzergebnis konnte um 35,0 Mio € auf 23,7 Mio € gesteigert werden. Dies resultierte aus einer Zahlung für das Terminalprojekt auf den Philippinen und der Veränderung der Währungsgewinne und -verluste in der Langfristfinanzierung für Antalya sowie aus Fremdwährungseffekten und den niedrigeren Verlusten aus Marktbewertung von Wertpapieren des Anlagevermögens.

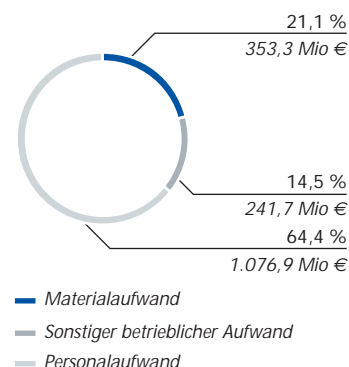
Im Geschäftsjahr 2006 erzielte der Fraport-Konzern ein **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** in Höhe von 340,2 Mio €. Verglichen mit der Vorjahresperiode bedeutet das einen Zuwachs von 54,8 Mio € oder 19,2 %.

Aufgrund des Barwertansatzes des Körperschaftsteuerminderungsguthabens der Fraport AG aufgrund einer aktuellen Gesetzesänderung und einer steueroptimierten Anlagestrategie sank die Steuerquote des Fraport-Konzerns von 43,4 % auf 32,7 %.

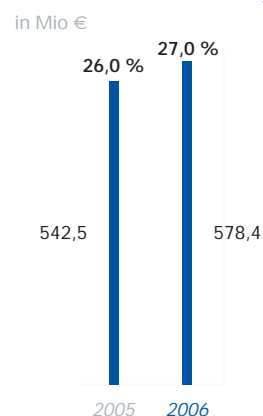
Auch infolge der verbesserten Steuerquote stieg der **Jahresüberschuss** um 41,7 % beziehungsweise 67,4 Mio € auf 228,9 Mio €.

Wir werden der Hauptversammlung 2007 die Ausschüttung von rund 105,2 Mio € vorschlagen. Damit läge die Dividende bei 1,15 € pro Aktie. Für das Geschäftsjahr 2005 waren 90 Cent pro Aktie ausgezahlt worden.

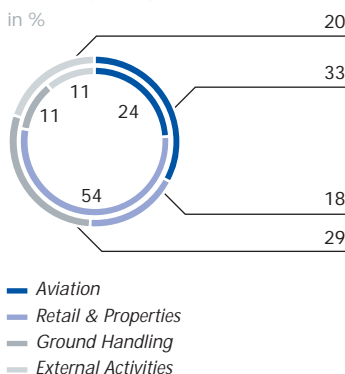
Operativer Aufwand



EBITDA und EBITDA-Marge



Anteil der Segmente am Konzern-Umsatz (außen) und EBITDA (innen)



Segment-Berichterstattung

Aviation hatte am Konzern-Umsatz mit 33 % den größten Anteil. Ground Handling steuerte 29 % bei, auf die Segmente External Activities und Retail & Properties entfielen 20 % und 18 %. Diese Werte blieben gegenüber den vergleichbaren Vorjahreswerten im Wesentlichen unverändert.

Aviation

in Mio €	2005	2006	Veränderung in %
Umsatzerlöse	688,9	701,1	1,8
EBITDA	156,3	140,0	-10,4
EBIT	92,4	57,5	-37,8
Mitarbeiter	3.314	3.254	-1,8

Wie erwartet, konnten die Umsatzerlöse im Segment Aviation gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesteigert werden. Im Geschäftsjahr 2006 erzielte das Segment Aviation einen Anstieg der Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 1,8 % auf 701,1 Mio €. Die Erlösminderung aus dem Militärverkehr wurde durch die mit den Luftverkehrsgesellschaften vereinbarte Preiserhöhung um 2,2 %, das Passagierwachstum und den Anstieg der sicherheitsbedingten Entgelte für die sogenannten Critical Parts sowie das Vermischungsverbot überkompensiert.

Erhöhend auf die Gesamtleistung wirkten sich auch die Auflösung von Einzelwertberichtigungen und Rückstellungen sowie die Verrechnung interner Dienstleistungen wie zum Beispiel Sicherheitsleistungen im Rahmen von Critical Parts aus.

Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt

	2005	2006	Veränderung in % ¹
Passagiere (in Mio)	52,2	52,8	1,1
Cargo (Tsd t) ²	1.963,1	2.127,8	8,4
Flugzeugbewegungen ³	490.147	489.406	-0,2
Passagiere pro Flugbewegung ⁴	116,6	117,2	0,5
Höchststartgewichte (Tsd t) ³	28.160,3	27.973,5	-0,7
Sitzladefaktor (Prozentanteil)	71,7	73,2	2,1

¹ Veränderungsraten basieren auf gerundeten Zahlen.

² Fracht + Post, ohne Transit.

³ Ohne Militärflüge.

⁴ Passagierflüge im Linien- und zivilen Charter-Verkehr.

Der operative Aufwand lag mit 636,9 Mio € um 8,9 % über dem Vorjahreswert. Während der Personalaufwand durch Produktivitätssteigerung im Sicherheitsbereich gesenkt werden konnte, stieg der Sachaufwand insbesondere aufgrund von vermehrtem Fremdpersonaleinsatz zur Erfüllung der erweiterten Sicherheitsauflagen, erhöhten Aufwandsanteilen aus Investitionen sowie des strengen Winters zu Beginn des Jahres.

Das EBITDA lag daher insgesamt mit 140,0 Mio € um 10,4 % unter dem Vorjahreswert. Das EBIT sank durch gestiegene Abschreibungen aufgrund von Nutzungsdauerverkürzungen für geplante Abrissmaßnahmen und Anlagenzugänge überproportional um 34,9 Mio € auf 57,5 Mio €.

Retail & Properties

in Mio €	2005	2006	Veränderung in %
Umsatzerlöse	374,0	385,1	3,0
EBITDA	289,5	314,6	8,7
EBIT	179,6	219,6	22,3
Mitarbeiter	2.907	2.860	-1,6

Der Segment-Umsatz lag mit 385,1 Mio € um 3,0 % über dem Vorjahresniveau. Der Rückgang der Erlöse aus Real Estate aufgrund des Wegfalls der Lufthansa und der Air Base als Kunden unserer Tochter Energy Air sowie geringerer Vermietungserlöse wegen der aktuellen Modernisierung und dem Abriss von Gebäuden konnte erwartungsgemäß durch den deutlichen Anstieg der Erlöse aus Retail und Parkierung überkompensiert werden.

Die Retail-Erlöse pro Passagier stiegen im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr von 2,26 € auf 2,56 €. Dies resultierte aus Neueröffnungen in den Bereichen Gastronomie und Finanzdienstleistungen, konzentrierten Verkaufsförderungsmaßnahmen im Shoppingbereich und erhöhter Werbung im Rahmen der Fußball-Weltmeisterschaft sowie neuen Werbeformaten.

Positiv auf die Gesamtleistung wirkten sich die Verrechnung zusätzlicher Dienstleistungen wie zum Beispiel die Bereitstellung von Informationssystemen sowie Erträge aus der Verrechnung von Flächennutzung aus.

Der Personalaufwand sank aufgrund rückläufiger Mitarbeiterzahlen durch die Ausgliederung des Rechenzentrums sowie der Produktivitätssteigerung im Bereich Facility Management. Der Sachaufwand erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund der Ausgliederung des Rechenzentrums zum 1. Juli 2005, gestiegener Treibstoff- und Energiekosten sowie durch erhöhte Aufwandsanteile aus Investitionen.

Insgesamt stieg das EBITDA auf 314,6 Mio €. Im Vergleich zum Vorjahrswert entspricht dies einer Steigerung um 8,7 %. Durch gesunkene Abschreibungen aufgrund von insgesamt längeren Nutzungsdauern der Vermögenswerte und einer Sonderabschreibung im Vorjahr erreichte das EBIT mit einer Steigerung von 22,3 % 219,6 Mio €.

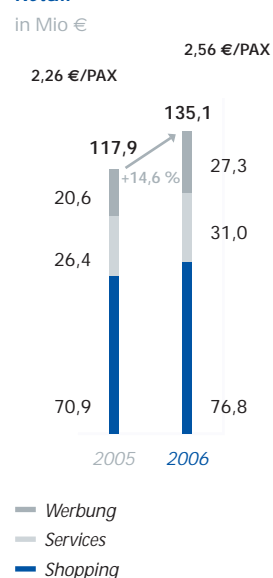
Ground Handling

in Mio €	2005	2006	Veränderung in %
Umsatzerlöse	632,1	624,1	-1,3
EBITDA	74,6	63,0	-15,5
EBIT	51,8	34,6	-33,2
Mitarbeiter	7.395	7.865	6,4

Die Umsatzerlöse des Segments Ground Handling lagen mit 624,1 Mio € um 1,3 % erwartungsgemäß unter dem Vorjahresniveau. Hier kamen gegenläufige Effekte zum Tragen. Die Verkehrssteigerung führte zu einem Umsatzwachstum. Auch die Mengen- und Erlösentwicklung im Frachtbereich verlief sehr erfreulich. Umsatzmindernd wirkten insbesondere Preiszugeständnisse vor allem in Bezug auf den neuen Lufthansa-Abfertigungsvertrag sowie leichte Marktanteilsverluste von 0,7 Prozentpunkten auf 87,9 %.

Die übrigen Erträge stiegen durch die Auflösung von Rückstellungen, die im Vorjahr aufgrund des neuen Lufthansa-Abfertigungsvertrags gebildet wurden.

Retail



Die Erhöhung des operativen Aufwands resultierte im Wesentlichen aus gestiegenem Materialeinsatz und erhöhten Instandhaltungskosten bedingt durch höheres Verkehrsaufkommen sowie erhöhten Aufwandsanteilen aus Investitionen und erhöhten Kosten durch IT-Innovationen. Der Personalaufwand im Segment lag aufgrund einer deutlich erhöhten Beschäftigtenzahl wegen höherer Frachttonnage und Qualifizierungs- und Qualitätsmaßnahmen für die Sommerspitze im Flugverkehr sowie aufgrund der Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen in den Terminals mit 358,5 Mio € um 2,0 % über dem Vorjahresniveau.

Gemäß unserer Prognose sank demnach das Ergebnis im Segment im Vergleich zum Vorjahr. Das EBITDA sank von 74,6 Mio € auf 63,0 Mio €, das EBIT sank aufgrund gesteigener Abschreibungen durch erhöhte Anlagenzugänge proportional stärker auf 34,6 Mio €.

External Activities

in Mio €	2005	2006	Veränderung in %
Umsatzerlöse	394,8	433,6	9,8
EBITDA	22,1	60,8	>100
EBIT	-17,2	18,7	-
Mitarbeiter	12.165	14.267	17,3

Der Umsatz des Segments stieg im Geschäftsjahr 2006 um 9,8 % auf 433,6 Mio €. Vor allem die auf Sicherheitsdienstleistungen spezialisierte ICTS Europe konnte ihre Umsätze durch Geschäftsausweitung in den Niederlanden, Frankreich und Großbritannien erneut deutlich erhöhen. Auch am Flughafen Frankfurt-Hahn nahmen die Umsatzerlöse aufgrund von Passagier- und Frachtwachstum zu. Umsatzrückgänge resultierten aus dem Wegfall der Umsätze der TCR, die im Mai diesen Jahres erfolgreich verkauft wurde.

Der negative Basiseffekt in Antalya aufgrund der Umsatzausfälle durch die Eröffnung eines zweiten, konkurrierenden Terminals im April 2005 ist ausgelaufen, da der Verkehr seit Mai diesen Jahres wieder gleichmäßiger aufgeteilt ist, sodass – trotz eines Gesamtverkehrsrückgangs am Flughafen Antalya – unter Berücksichtigung von Wechselkurschwankungen und der Quotenkonsolidierung im Vorjahr der Umsatz gestiegen ist.

Die übrigen Erlöse stiegen bedingt durch den Verkauf der 50-prozentigen Tochter TCR im Mai diesen Jahres sowie durch die Zahlung auf die Entschädigung für das Terminalprojekt in Manila.

Der im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Segment-Personalaufwand resultierte vorwiegend aus der Geschäftsausweitung der ICTS. Der Sachaufwand im Segment lag insgesamt unter dem des Vorjahreszeitraums. Höhere Kosten resultierten aus der Geschäftsausweitung der ICTS, in Frankfurt-Hahn aus der gestiegenen Verkehrsmenge, höheren Material- und Instandhaltungsaufwendungen sowie Versorgungsleistungen und in Antalya aus der Vollkonsolidierung. Geringere Kosten fielen für die Bearbeitung des Manila-Projekts und durch die Entkonsolidierung der TCR an.

Das EBITDA erhöhte sich insgesamt von 22,1 Mio € auf 60,8 Mio €, das EBIT stieg proportional dazu auf 18,7 Mio €.

Nicht im Segment-Ergebnis enthalten sind die im Finanzergebnis ausgewiesenen Erträge aus Beteiligungen und das Ergebnis at equity.

Beteiligungen

Der Fraport-Konzern-Kreis umfasst rund 90 Gesellschaften im In- und Ausland. Nachfolgend sind die Geschäftszahlen der wichtigsten Beteiligungen dargestellt. Die dargestellten Werte sind nach IFRS ermittelt und beruhen auf den Abschlüssen der einzelnen Gesellschaften.

Die 100-prozentige Tochtergesellschaft **ICTS** steigerte ihre Umsatzerlöse durch die Geschäftsausweitung in den Niederlanden, Frankreich und Großbritannien sowie aufgrund erhöhter Sicherheitsauflagen am Flughafen Frankfurt um 14,5 % von 341,8 Mio € auf 391,4 Mio €. Der operative Aufwand erhöhte sich im Rahmen der Umsatzentwicklung. Das EBITDA lag mit 27,8 Mio € um 18,8 % über dem Vorjahreswert von 23,4 Mio €.

In **Antalya** ergab sich unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrrückgangs und der noch bis April anhaltenden ungleichen Verkehrsaufteilung zwischen den beiden konkurrierenden Terminals insgesamt eine Passagiersteigerung von 1,0 % gegenüber dem Vorjahr.

Der Umsatz stieg im Geschäftsjahr 2006 von 52,6 Mio € um 3,8 % auf 54,6 Mio €. Das EBITDA lag bei 26,9 Mio €, gegenüber 19,4 Mio € im Vorjahr.

Die Gesellschaft wird seit Oktober 2005 voll konsolidiert, in den ersten drei Quartalen des Jahres 2005 wurde sie noch mit einer Quote von 50 % konsolidiert.

Das anhaltend positive Passagier- und Frachtaufkommen in **Frankfurt-Hahn** führte im Geschäftsjahr 2006 zu einem Anstieg der Umsatzerlöse um 17,9 % von 36,9 Mio € auf 43,5 Mio €. Der operative Aufwand stieg durch die Verkehrsmenge, höhere Material- und Instandhaltungsaufwendungen sowie höhere Versorgungsleistungen an. Insgesamt verbesserte sich das EBITDA von -2,6 Mio € auf 0,4 Mio €. Auf der EBITDA-Ebene konnte somit der break-even erreicht werden.

Die Flughäfen Hannover-Langenhagen und Lima beziehungsweise deren Betriebsgesellschaften werden im Konzern „at equity“ bewertet.

Die Umsatzerlöse in **Hannover** stiegen, bedingt durch die positive Passagierentwicklung sowie durch die Einführung des Sicherheitsentgelts um 3,3 %¹² von 131,9 Mio € auf 136,3 Mio €. Trotz überproportionaler Steigerung der Einkaufspreise für Medien, Zusatzkosten für Luftsicherheit und Aufwendungen für Enteisungsaktivitäten durch den Wintereinbruch zu Beginn des Geschäftsjahres konnte das EBITDA von 39,2 Mio € um 8,4 % auf 42,5 Mio € verbessert werden.

In **Lima** entwickelten sich Umsatz und Ergebnis vor dem Hintergrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens positiv. Die Umsatzerlöse stiegen um 10,4 % von 72,1 Mio € auf 79,6 Mio €, das EBITDA übertraf mit 18,7 Mio € den Vorjahreswert von 16,1 Mio € um 16,1 %. Hauptursache des Anstiegs der Umsatzerlöse und des EBITDA war neben der positiven Verkehrsentwicklung eine Erhöhung der Flughafen-Entgelte und eine gute Non-Aviation-Entwicklung in 2006.

Lima wurde bei den „2006 World Airport Awards“ zum zweitbesten Flughafen Südamerikas gewählt. Die vom britischen Marktforschungsinstitut „Skytrax“ durchgeführte Umfrage berücksichtigt die Meinungen von insgesamt 7,2 Mio Passagieren aus 90 Ländern, die zu knapp 40 Aspekten der Passagierzufriedenheit befragt wurden.

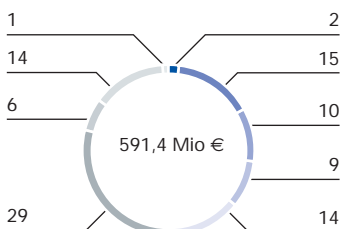
¹² Der Vorjahresbericht enthält Daten des Einzelabschlusses. Die aktuellen Daten sind Konzern-Daten.

Vermögens- und Finanzlage

Investitionen

Investitionen

in %



- Verwaltung und IT
- Finanzinvestitionen
- Gesamtinvestitionen in Beteiligungen
- Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien
- Ausbau
- Terminalanlagen
- Flugbetrieb
- Sonstige Gebäude/Anlagen/Infrastruktur
- Planung und Sonstiges

Hinweis: Aufgrund der Vereinheitlichung der Investitionskategorien in Planung und Berichterstattung ist die Investitionsaufteilung nicht mit dem Vorjahr identisch.

Im Jahr 2006 investierte der Fraport-Konzern insgesamt 591,4 Mio €. Hiervon entfielen 443,9 Mio € auf Investitionen in Sachanlagen, 7,2 Mio € auf immaterielle Vermögenswerte und 140,3 Mio € auf Finanzanlagen und auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien. Die Investitionsquote¹³ betrug 27,6 %.

Im Vergleich mit dem Vorjahreswert sind die Gesamtinvestitionen um 13,3 % zurückgegangen. Dieser Rückgang ist auf geringere Investitionen in Finanzanlagen zurückzuführen.

In der Summe von 451,1 Mio € für **Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände** sind 171,2 Mio € für die Modernisierung und schrittweise Erweiterung der bestehenden Terminals in Frankfurt enthalten. Hierzu gehören auch die Umbauten zur Vorbereitung auf den Airbus A380, die Umsetzung der EU-Sicherheitsrichtlinien, die Ertüchtigung der Terminals und weiterer Gebäude sowie die Sanierung der Start- und Landebahnen. In den geplanten Ausbau des Flughafens wurden im Berichtszeitraum 83,6 Mio € investiert, unter anderem für Leistungen im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren und Maßnahmen, mit denen die technischen und baulichen Voraussetzungen für den Ausbau geschaffen werden. Darin enthalten ist auch die erste Rate in Höhe von 20,0 Mio € an die Ticono GmbH für die Vorbereitungsmaßnahmen für die Betriebsverlagerung des Chemiewerks in Kelsterbach.

Am Standort Frankfurt-Hahn wurden 31,6 Mio € in Sachanlagen investiert, vor allem für den Ausbau der Landebahn- und Vorfeldflächen sowie der Terminals.

Weitere Investitionen flossen vor allem in unsere Beteiligungen in Antalya, Varna und Burgas sowie in die Fraport Immobilienservice und -entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG.

Die Investitionen in **Beteiligungen at equity und andere Finanzanlagen** sanken um 110,3 Mio € auf 86,9 Mio €. Ursache waren insbesondere geringere Investitionen in Wertpapiere und Ausleihungen.

Weitere Zugänge in Höhe von 53,4 Mio € entfallen auf **als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien**. Sie stehen in Zusammenhang mit der ergebnisneutralen Anpassung des Buchwerts der Überbauung des Fernbahnhofs.

Kapitalflussrechnung

Der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit** betrug im Geschäftsjahr 2006 484,9 Mio €. Er resultierte aus den Mittelzuflüssen des betrieblichen Bereichs von 641,6 Mio €, Mittelabflüssen für Ertragsteuern in Höhe von 137,6 Mio € und aus dem finanziellen Bereich in Höhe von 19,1 Mio €. Der Mittelzufluss aus dem betrieblichen Bereich lag trotz eines um 68,1 Mio € höheren Konzern-Ergebnisses durch Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte, der Rückstellungen und der Verbindlichkeiten um 11,9 Mio € unter dem Vorjahr.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** betrug 499,4 Mio € und lag um 118,8 Mio € unter dem Vorjahreswert. Dies resultierte im Wesentlichen aus einer Reduzierung der Finanzinvestitionen, die im Vorjahr im Rahmen des Asset Management getätigt wurden sowie durch den Wegfall von Investitionen in als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien. Im Vorjahr wurde das Mönchhofgelände erworben.

¹³ Berechnung: Investition/Umsetzerlöse.

Höhere Mittelabflüsse waren für Investitionen in Sachanlagen zu verzeichnen (443,9 Mio € in 2006; 426,1 Mio € in 2005). Die Investitionserhöhung betraf insbesondere den Ausbau des Flughafens Frankfurt und die Modernisierung und Erweiterung der Terminalanlagen. Daneben wurden Mittelzuflüsse aus dem Verkauf der TCR-Anteile vereinnahmt.

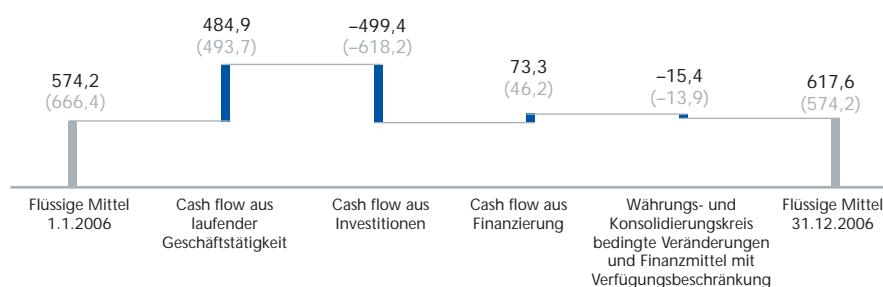
Die freien, dem Unternehmen zur Verfügung stehenden Mittel (**Free cash flow**) ergeben sich als Saldo aus dem Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit, den Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und das Sachanlagevermögen und Investitionen in als Finanzanlagen gehaltenen Immobilien. Im Geschäftsjahr 2006 lag der Free cash flow bei 33,8 Mio €, im Vorjahr bei 25,5 Mio €.

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** lag im Berichtsjahr bei 73,3 Mio €. Höheren gezahlten Dividenden standen eine Erhöhung der Finanzkredite gegenüber.

Insgesamt nahm der **Finanzmittelbestand** in der Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2006 um 43,4 Mio € auf 617,6 Mio € zu.

Veränderung der flüssigen Mittel

in Mio € (Vorjahr)



Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 8,7 % auf 4.294,5 Mio €.

Die **langfristigen Vermögenswerte** nahmen um 9,0 % auf 3.379,2 Mio € zu. Dies ist im Wesentlichen auf die zusätzlichen Investitionen in den Ausbau und die Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen in den Terminals an unserem Standort Frankfurt zurückzuführen. Weiter erfolgte eine Erhöhung des Wertpapierbestands in den anderen Finanzanlagen sowie eine Erhöhung der sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte durch das Körperschaftsteuerguthaben aus der geänderten Gesetzeslage resultierend. Gegenläufig waren Reduzierungen im Geschäfts- und Firmenwert, insbesondere für unsere Beteiligung in Antalya sowie die Umgliederung der Grundstücke am Mönchhofgelände in die Position Vorräte.

Der Anstieg der **kurzfristigen Vermögenswerte** um 7,3 % auf 915,3 Mio € ist im Wesentlichen auf erhöhte Vorräte durch zum Verkauf stehende Grundstücke der Fraport Immobilienservice und -entwicklungsgesellschaft mbH sowie erhöhte Zahlungsmittel durch Investitionen in kurzfristige Geldanlagen zurückzuführen.

Der Jahresüberschuss nahm von 161,5 Mio € im Jahr 2005 auf 228,9 Mio € zu. Vor allem deshalb erhöhte sich das **Eigenkapital** um 8,7 % auf 2.346,1 Mio €. Die **Eigenkapitalquote**¹⁴ reduzierte sich von 52,1 % auf 51,7 %.

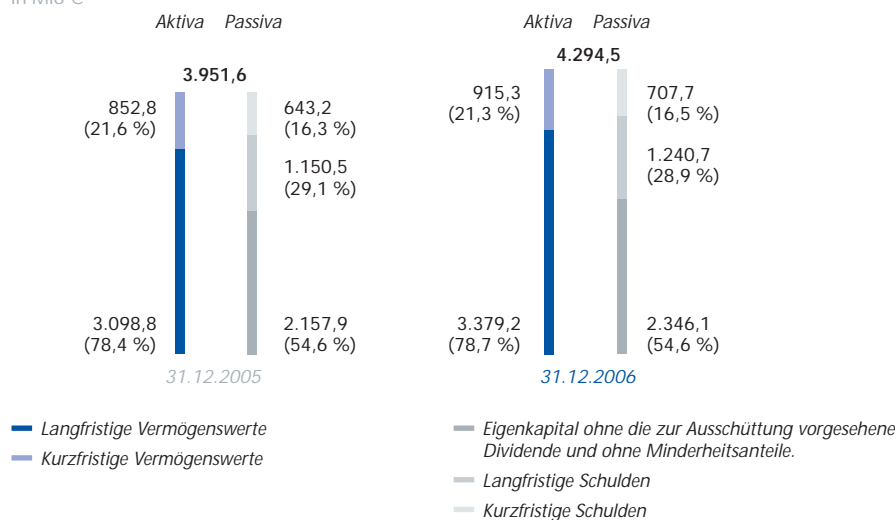
Die **langfristigen und kurzfristigen Schulden** nahmen um 8,6 % auf 1.948,4 Mio € zu. Dies erfolgte insbesondere durch die infolge der verstärkten Investitionstätigkeit gestiegenen Darlehensverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie durch erhöhte latente Steuerverpflichtungen. Auch die sonstigen Verbindlichkeiten verzeichneten eine leichte Erhöhung.

¹⁴ Eigenkapital ohne Minderheitsanteile und ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende.

Die **Netto-Finanzschulden** beliefen sich zum 31. Dezember 2006 auf 211,5 Mio €. Zum Bilanzstichtag 2005 hatten die Finanzschulden die Zahlungsmittel um 188,3 Mio € überstiegen. Das Verhältnis der Netto-Finanzschulden zum Eigenkapital, das sogenannte **Gearing**¹⁵, lag bei 9,5 %, im Vorjahr betrug es 9,1 %.

Bilanzstruktur

in Mio €



Bilanzielle Kennzahlen

	2005	2006
Netto-Finanzschulden (Finanzschulden – Liquide Mittel)	Mio € 188,3	211,5
Gearing (Netto-Finanzschulden/Eigenkapital ¹)	% 9,1	9,5
Verschuldungsgrad (Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme)	% 4,8	4,9
Dynamischer Verschuldungsgrad (Netto-Finanzschulden/Cash flow ²)	% 38,1	43,6
Working Capital (Kurzfristige Vermögenswerte – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten)	Mio € 571,7	568,1
Anlagenintensität (langfristige Vermögenswerte/Bilanzsumme)	% 78,4	78,7

¹ Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende und ohne Minderheitsanteile.

² Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit.

Finanzmanagement

Das Finanzmanagement bei Fraport umfasst auf Konzern-Ebene die Finanzierung als solches, die Finanzabwicklung sowie den Bereich Corporate Finance/Treasury.

Das Fraport-Finanzmanagement arbeitet in dem konkurrierenden Zielsystem von Liquidität, Risikominimierung, Rentabilität und Flexibilität. Oberste Priorität des Finanzmanagements hat dabei die **Liquiditätssicherung** mit dem Ziel, eine fristenkongruente und auf den Planungs- beziehungsweise Projekthorizont des Unternehmens abgestimmte Laufzeitfixierung zu realisieren. Zur Liquiditätssicherung stehen verschiedene voneinander unabhängige kurz- und langfristige Kreditlinien mit mehreren Finanzinstituten in ausreichender Höhe zur Verfügung. Die Sicherung der Liquidität als solches wird durch das zentralisierte Liquiditätsmanagement gesteuert und eine Optimierung durch ein Cash-Pooling ermöglicht.

¹⁵ Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende und ohne Minderheitsanteile.

Bezüglich der **Rentabilität** verfolgen wir die Minimierung des Zinsaufwands inklusive Transaktionskosten mit dem Ziel, eine Ertragsoptimierung zu erreichen, wobei der **Risikominimierung** Vorrang eingeräumt wird. Die zur Erreichung dieser Ziele implementierten Prozesse spiegeln dabei die Grundsätze des Finanzmanagements wie zum Beispiel Vieraugenprinzip, Funktionstrennung von Handel und Abwicklung sowie Transparenz wider. Da keine Erfolgsziele wie zum Beispiel aus spekulativen Transaktionen oder dem Halten offener Risikopositionen verfolgt werden, ist das Finanzmanagement als Dienstleistungsfunktion für das Kerngeschäft (Service Centers) zu sehen. Die, noch im Wesentlichen aus dem Börsengang, zur Verfügung stehenden liquiden Mittel haben wir ebenso entsprechend den oben genannten Maßgaben im Rahmen eines neu implementierten Asset Managements angelegt.

Zur Sicherstellung der **Flexibilität** innerhalb des Finanzmanagements nutzen wir zum jetzigen Zeitpunkt bilaterale Kreditlinien deren Aufgliederung im Anhang zu finden ist. Die bisher getätigten Investitionen konnten durch diese Kreditmittel sowie aus dem Cash flow der Gesellschaft finanziert werden. Da die absehbare Kapazitätsausweitung des Flughafens allerdings auch die Inanspruchnahme von zusätzlichem Fremdkapital erfordern wird, werden wir im Rahmen dieser Finanzierung die Bandbreite der Finanzierungsquellen voraussichtlich ausweiten. Zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos des künftigen Finanzbedarfs werden Zinsderivate eingesetzt.

Derzeit ist Fraport nicht von einer Rating-Agentur bewertet, da es bis zum jetzigen Zeitpunkt keine Fremdfinanzierungstätigkeiten seitens Fraport im Kapitalmarkt gegeben hat, die eines Ratings bedurften. Vor dem Hintergrund des absehbaren Ausbaus sowie der umfangreichen Instandhaltungsmaßnahmen wird sich jedoch ein Finanzierungsbedarf ergeben, der möglicherweise auch eine externe Finanzierung erfordern wird. Hierfür wird überlegt und geprüft, einen Rating-Prozess zu initiieren.

Im Rahmen der Investitionsfinanzierung werden wir uns an den im Kapitalmarkt bereits kommunizierten Verschuldungszielen orientieren.

Aktie und Investor Relations

Der deutsche Aktienmarkt hat sich in 2006 insgesamt deutlich positiv entwickelt. Nach einem Zwischentief zur Jahresmitte steigerten sich die wichtigen Indizes wieder kontinuierlich. Der Deutsche Aktien Index (DAX) erzielte für das Gesamtjahr eine Gesamtrendite von 22 %, der MDAX übertraf mit 28,6 % diesen Wert noch einmal.

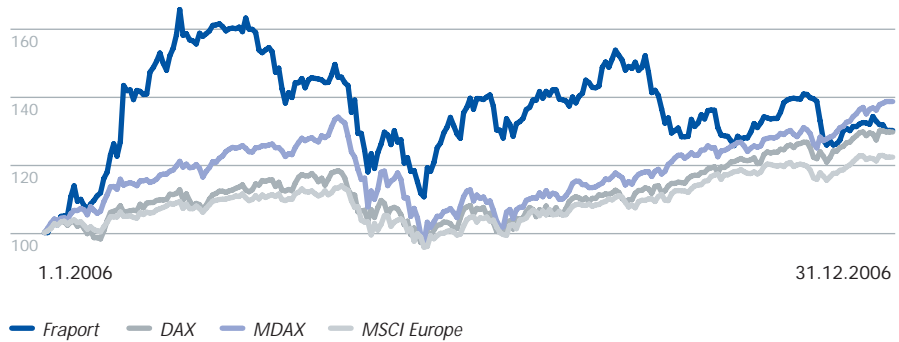
Die Fraport-Aktie ist unter anderem im MDAX, dem Index der Deutschen Börse für mittelgroße Unternehmen, im FTSE World Europe sowie im FTSE EuroMid notiert und im Prime Standard, dem Qualitätssegment für Transparenzanforderungen der Frankfurter Wertpapierbörse, aufgenommen. Weiter ist unsere Aktie im Dow-Jones-Stoxx-600-Index und dem entsprechenden Branchenindex, Industrial Goods & Services, gelistet.

Unsere Aktie zeigte im abgelaufenen Geschäftsjahr erneut eine erfreuliche Wertentwicklung. Sie legte Anfang des Jahres deutlich zu und erreichte im ersten Quartal einen neuen historischen Höchststand von 66,77 €. Zum Jahresende beendete die Aktie das Geschäftsjahr 2006 mit einer Kursnotierung von 54,02 €. Während des Berichtszeitraums wurden im Xetra-Handel der Frankfurter Börse – dem Hauptumschlagplatz unserer Aktie – durchschnittlich 209.183 Aktien pro Tag umgesetzt. Gegenüber dem Jahr 2005 ist dies eine Erhöhung von 95,7 %.

Anleger, die das gesamte Jahr in Fraport investiert haben, erzielten in 2006 eine Gesamtrendite von 22,3 %. Mit dieser Performance lag das Papier auf dem Niveau des DAX und 6,3 Prozentpunkte unter dem MDAX. Den MSCI-Branchenindex konnten wir mit 5,8 Prozentpunkten übertreffen.

Kursentwicklung 2006 der Fraport-Aktie im Vergleich

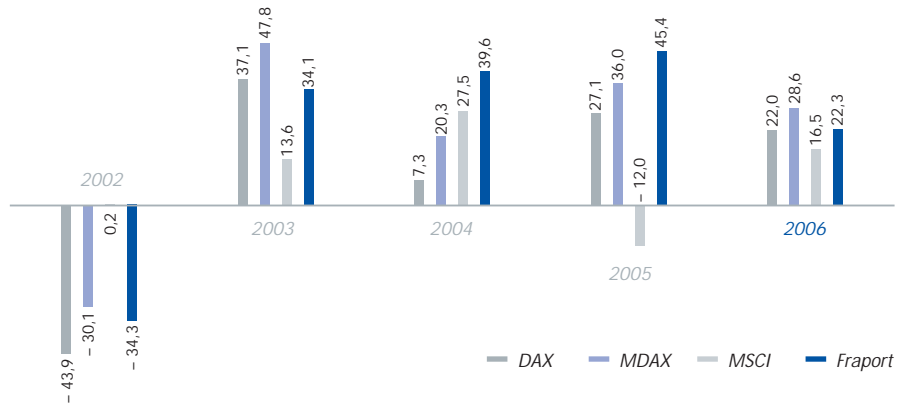
auf 100 indiziert



Auch langfristig orientierte Anleger konnten sich in den vergangenen Jahren über eine gute Entwicklung der Aktie freuen. Aktionäre, die Ende 2001 in Fraport investiert und die zugeflossene Dividende (ohne Steuergutschrift) wieder in die Aktie angelegt haben, erreichten eine Wertsteigerung von 113,2 %; dies entspricht einer jährlichen durchschnittlichen Rendite von 16,4 % (Vergleich Dax: 5,0 %, MDAX: 16,8 %, MSCI: 8,3 %).

Fünffjahresübersicht: Aktien-Performance

(Delta zu Vorjahr in %)



Die Marktkapitalisierung betrug am Jahresende 4.935,7 Mio €. Dies bedeutet, dass das Vermögen der Aktionäre im Vergleich zum Vorjahr um 846,3 Mio € zugenommen hat.

Die nachfolgende Tabelle zeigt Ihnen die wichtigsten Informationen zu unserer Aktie.

Kennzahlen zur Fraport-Aktie

ISIN	DE 000 577 330 3		
Wertpapierkennnummer (WKN)	577330		
Tickerkürzel Reuters	FRAG.DE		
Tickerkürzel Bloomberg	FRA		
		2005	2006
Grundkapital Fraport AG (nach IFRS)	Mio €	910,8	913,7
Anzahl Aktien gesamt zum 31.12.	Stück	91.192.355	91.478.347
Anzahl Aktien im Umlauf ¹ zum 31.12.	Stück	91.078.430	91.368.619
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Berichtszeitraumdurchschnitt)	Stück	90.800.771	91.228.810
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresschlusskurs	in €	44,90	54,02
Höchstkurs ²	in €	44,90	66,77
Tiefstkurs ³	in €	29,59	44,90
Jahres-Performance ⁴	in %	45,4	22,3
Beta relativ zum MDAX		0,68	0,85
Marktkapitalisierung ⁵	in Mio €	4.089	4.936
Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag	in Stück	106.898	209.183
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	1,75	2,48
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	1,78	2,51
Kurs-Gewinn-Verhältnis ⁶		25,2	21,5
Dividende je Aktie ⁷	in €	0,90	1,15
Ausschüttungssumme	in Mio €	82,1	105,2
Dividendenrendite zum 31.12. ⁸	in %	2,0	2,1

¹ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.

² Schlusskurs am 30. Dezember 2005 beziehungsweise 27. Februar 2006.

³ Schlusskurs am 31. Januar 2005 beziehungsweise 2. Januar 2006.

⁴ Prozentuale Steigerung der Gesamterträge im Berichtszeitraum.

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

⁶ Bezogen auf den Jahresschlusskurs.

⁷ Vorgeschlagene Dividende (2006).

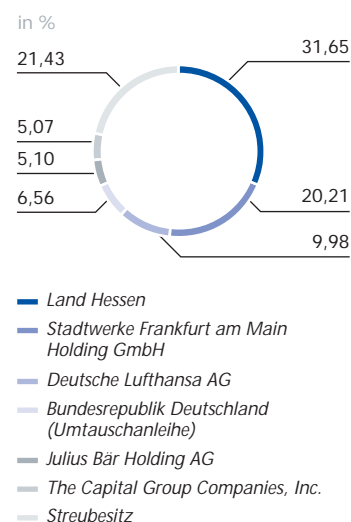
⁸ Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs.

Aktionärsstruktur

Größte Einzelaktionäre der Fraport AG sind nach wie vor das Land Hessen und die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH. Die Deutsche Lufthansa AG meldete zu ihrem Zwischenbericht der ersten sechs Monate 2006 9,99 % Anteilsbesitz an der Fraport AG. Die Anteile von Julius Bär Holding AG und The Capital Group Companies, Inc. betragen 5,11 % am 3. November 2005 beziehungsweise 5,08 % am 6. April 2006 entsprechend den jeweils gesetzlich vorgeschriebenen Meldungen der Schwellenüberschreitung von 5 %. Am 26. Oktober 2005 hatte der Bund seinen Anteil von 18,16 % in zwei Tranchen bei Finanzinvestoren platziert. 11,58 % wurden im Rahmen eines Accelerated Bookbuildings direkt verkauft. Die zweite Tranche stellt eine Kombination aus Kaufoptionen und einer Umtauschanleihe mit einer Laufzeit von 17 Monaten dar. Die Käufer dieser Tranche haben das Recht, im März 2007 die restlichen Bundesaktien zu übernehmen.

Die verbleibenden Aktien befinden sich im Streubesitz, dem sogenannten Free float. Durch die Platzierung der verbleibenden Anteile des Bundes im März 2007 wird sich dieser Streubesitz entsprechend erhöhen.

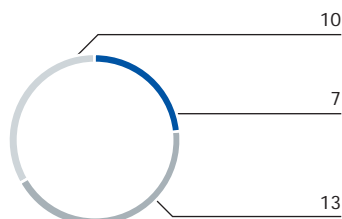
Aktionärsstruktur am 31.12.2006¹



¹ Die relativen Anteile von Bundesrepublik Deutschland, Julius Bär Holding AG und The Capital Group Companies, Inc. wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2006 angepasst und weichen daher von den Angaben zum Zeitpunkt der Meldung der Schwellenüberschreitung beziehungsweise Veröffentlichung im Halbjahresbericht von der Deutschen Lufthansa ab.

Analystenempfehlungen

zum 31.12.2006



- Kaufen
- Halten
- Verkaufen

Quelle: Bloomberg, 2. Januar 2007.

Die Bundesrepublik Deutschland, das Land Hessen sowie die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH unterliegen hinsichtlich der Stimmrechtsausübung und der Übertragung von Aktien den Beschränkungen aus dem zwischen diesen Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrag.

Angaben gemäß § 289 Abs. 4, § 315 Abs. 4 Handelsgesetzbuch und deren Erläuterung

Das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von 914.783.470,00 €¹⁶ ist in 91.478.347 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen.

Aufgrund der Beteiligungen der Bundesrepublik Deutschland 6,56 % (2005: 6,58 %), des Landes Hessen 31,65 % (2005: 31,75 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,21 % (2005: 20,27 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern abgeschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 ist die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (Fraport AG), ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

Größte Einzelaktionäre der Fraport AG sind nach wie vor das Land Hessen und die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH, die jeweils mehr als 10 % der Stimmrechte halten.

Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstand richtet sich nach den einschlägigen Bestimmungen des Aktiengesetzes (§§ 84, 85 AktG). Die Änderung der Satzung beurteilt sich nach den §§ 133, 179 AktG. Nach § 179 Abs. 1 Satz 2 AktG in Verbindung mit § 11 Abs. 3 der Satzung ist der Aufsichtsrat zu Satzungsänderungen berechtigt, die nur die Fassung betreffen. Im Übrigen bedarf es zur Änderung der Satzung eines Beschlusses der Hauptversammlung, der nach § 18 Abs. 1 der Satzung grundsätzlich mit Vorliegen der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals zustande kommt. Sofern ausnahmsweise nach zwingenden gesetzlichen Vorschriften eine höhere Kapitalmehrheit erforderlich ist (zum Beispiel bei Änderung des satzungsmäßigen Gegenstands des Unternehmens, § 179 Abs. 2 Satz 2 AktG, oder bei Schaffung eines bedingten Kapitals, § 193 Abs. 1 Satz 1 AktG), bedarf der Hauptversammlungsbeschluss neben der Mehrheit der abgegebenen Stimmen einer Mehrheit von Dreiviertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Der Vorstand ist nach den §§ 202 ff. AktG durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 ermächtigt, das Grundkapital bis zum 31. Mai 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats um bis zu 9,5 Mio € zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2006 wurden aus dem genehmigten Kapital 749.670 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet. Zum 31. Dezember 2006 verbleibt ein genehmigtes Kapital von 8,8 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 (für Details siehe Anhang).

¹⁶ Stand 31. Dezember 2006.

In der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde nach den §§ 192 ff. AktG eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung dient über die Erfüllung von begebenen und noch nicht ausgeübten Bezugsrechten aus dem durch die Hauptversammlung vom 14. März 2001 beschlossenen Fraport-Management-Stock-Options-Plan (MSOP 2001) hinaus auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005). Der Vorstand und Aufsichtsrat sind ermächtigt, bis zum 31. August 2009 insgesamt bis zu 1.515.000 Aktienoptionen nach näherer Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen an Bezugsberechtigte auszugeben. Die Ermächtigung zur Gewährung von Bezugsrechten nach dem MSOP 2001 wurde in der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 aufgehoben.

Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2006 6,3 Mio € (ursprünglich 13,9 Mio €). In 2006 wurden von den bereits gewährten Bezugsrechten 2,1 Mio € (211.025 Optionen) ausgeübt.

Der Vorstand ist durch Beschluss der Hauptversammlung 2006 ermächtigt, eigene Aktien bis zu insgesamt 3 % des Grundkapitals zu erwerben. Die eigenen Aktien dürfen im Fall eines Bezugsrechtsausschlusses nur zur Bedienung von Bezugsrechten aus dem MSOP 2005 verwendet werden. In 2006 wurden aufgrund der Ermächtigung keine eigenen Aktien erworben. Mit eigenen Aktien bedient wurden in 2006 insgesamt 4.197 Bezugsrechte.

Bei den Sachverhalten nach §§ 289 Abs. 4 und 315 Abs. 4 HGB handelt es sich um Regelungen, die auch bei vergleichbaren börsennotierten Unternehmen üblich sind und die nicht dem Zweck der Erschwerung etwaiger Übernahmeveruche dienen.

Dividendenpolitik

Aufsichtsrat und Vorstand der Fraport AG wollen der Hauptversammlung vorschlagen, eine Dividende von 1,15 € je Aktie zu beschließen (Vorjahr: 0,90 €). Bezogen auf den Jahresüberschuss der Fraport AG in Höhe von 248,0 Mio € (HGB) würde die Ausschüttungsquote damit bei 42,4 % liegen, bezogen auf den Konzern-Jahresüberschuss von 229,3 Mio € bei 45,9 %. Die vergleichbaren Vorjahreswerte lagen bei 42,6 % beziehungsweise 50,8 %.

Investor Relations

Unsere auf nachhaltige Wertsteigerung ausgerichtete Unternehmensstrategie unterstützen wir durch umfassende, offene und zeitnahe Kommunikation gegenüber allen Kapitalmarktteilnehmern.

Im Jahr 2006 haben wir in zahlreichen Einzelgesprächen und auf 41 Roadshows und vier Konferenzen im In- und Ausland institutionelle Investoren über die aktuelle Geschäftslage und die Zukunftsaussichten unseres Unternehmens informiert. Neben drei Conference Calls zu den Quartalsergebnissen, einem Conference Call zu den Ganzjahresergebnissen sowie der Hauptversammlung war Hauptereignis der Investor Day, der zum vierten Mal stattfand. Zeitgleich mit Analysten und institutionellen Investoren konnten sich auch unsere Privatanleger im Internet über die Themen des Investor Days informieren und auf umfangreiches Informationsmaterial zurückgreifen.

Darüber hinaus haben wir Privatanleger, Kundenberater und Vermögensverwalter im Rahmen von Vorträgen, Führungen und Konferenzen informiert. Auch 2007 planen wir, die intensive Kommunikation mit unseren Privataktionären fortzusetzen.

Über 1.700 Anteilseigner und Aktionärsvertreter folgten der Einladung zur fünften Hauptversammlung in die Jahrhunderthalle in Frankfurt-Höchst. Die Präsenz der Aktionäre bei der Hauptversammlung entsprach 81,8 % des Grundkapitals.

Vorstand und Aufsichtsrat wurden nahezu mit 100 % entlastet. Die Gegenanträge von Aktionären wurden abgelehnt.

Im Juli erzielte unsere Investor Relations-Arbeit im Wettbewerb „Beste IR Deutschland“ den dritten Platz unter den 50 MDAX-Unternehmen und der Leiter der Abteilung, Herr Hommerich, wurde in einem europäischen Branchenvergleich von Finanzanalysten zum „besten IR Professional“ im Transport-Sektor gewählt. Das Londoner Forschungsunternehmen Institutional Investor Research Group (IIRG) erfragte dazu europaweit die Meinungen von 947 Analysten und 431 Fondsmanagern.

Die Aktie der Fraport AG wurde am 18. September 2006 erstmals in den Dow Jones STOXX Sustainability Index (DJSI STOXX) aufgenommen. In diesem wichtigen europäischen Index für Nachhaltigkeit sind ausschließlich Unternehmen gelistet, die in ihrer nachhaltigen Unternehmensführung gemäß den Kriterien Ökonomie, Ökologie sowie das Engagement im sozialen und kulturellen Bereich vorbildlich sind. Damit trägt der DJSI STOXX dem wachsenden Interesse von Fonds Rechnung, die ihre Anlageentscheidung nach diesen Kriterien treffen. So wird die Fraport-Aktie auch für weitere internationale Investorenkreise interessant. In Europa hat der Index derzeit 162 Mitglieder, davon 20 aus Deutschland.

Fraport wurde in diesem Jahr außerdem – als einziges deutsches Unternehmen im Jahr 2006 – in den FTSE4Good-Index aufgenommen und ist damit jetzt in den beiden führenden Nachhaltigkeits-Indizes vertreten.

Auf unserer Website (www.fraport.de) bieten wir unter „Investor Relations“ ein breites Informationsangebot. Es umfasst neben Informationen zur Aktie auch aktuelle Meldungen, Termine, Veranstaltungen, Informationen zur Hauptversammlung und Finanz- und Verkehrszahlen.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Seit dem Börsengang im Jahr 2001 können Fraport-Beschäftigte im Rahmen des leistungs- und erfolgsabhängigen Vergütungsprogramms „LEA“ jedes Jahr Aktien zeichnen. Die Anteilsscheine 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.

Im Berichtszeitraum entschieden sich 6.541 Mitarbeiter für eines der angebotenen Aktienmodelle und zeichneten 74.967 neue Aktien. Der Ausgabekurs der Aktien, der sich aus dem durchschnittlichen Xetra-Schlusskurs im Zeitraum vom 6. bis zum 21. April 2006 abzüglich eines Abschlags von 1,00 € errechnete, lag in diesem Jahr bei 58,69 €. Die Beteiligung der Beschäftigten war mit rund 50 % die höchste seit der Einführung des Programms. Seit Start des Mitarbeiteraktienprogramms haben Fraport-Beschäftigte damit insgesamt 920.725 Aktien erworben.

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Für die Festlegung der Vorstandsvergütung im Einzelnen ist der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats zuständig. Die Vergütung für die Vorstandsmitglieder setzt sich aus einem festen Jahresbruttogehalt und Sachbezügen sowie aus wachstums-, ertrags- und leistungsabhängigen Tantiemen und Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung zusammen. Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Pensionszusagen erhalten.

Erfolgsunabhängige Komponenten

Während der Laufzeit des geschlossenen Dienstvertrags (in der Regel fünf Jahre) wird den Vorstandsmitgliedern ein gleichbleibendes festes Jahresgehalt gezahlt.

Darüber hinaus enthält die Vergütung der Vorstandsmitglieder Sach- und sonstige Bezüge. Als Sachbezüge werden die dem Lohnsteuerabzug unterworfenen geldwerten Vorteile beispielsweise aus der Inanspruchnahme der Dienstwagen mit Fahrer gewährt. Diese Sachbezüge stehen allen Vorstandsmitgliedern prinzipiell in gleicher Weise zu, die Höhe variiert je nach der persönlichen Situation.

Erfolgsabhängige Komponenten

Bei Erreichen des im Wirtschaftsplan eines jeden Jahres ausgewiesenen Umsatzes erhält jedes Vorstandsmitglied eine Tantieme von 50 % seines Fixgehalts. Bei Erreichen des ebenfalls im Wirtschaftsplan vorgesehenen Ergebnisses vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) erhält jedes Vorstandsmitglied eine zusätzliche Tantieme in gleicher Höhe. Bei Überschreitung erfolgt eine Erhöhung der jeweiligen Tantiemen um 10 % je 1 % Übererfüllung. Bei Unterschreitung kann der Aufsichtsrat eine entsprechende Minderung der jeweiligen Tantieme beschließen.

Neben der Tantieme werden zusätzlich Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des Aktienoptionsplans (MSOP, vergleiche Anhang) gewährt.

Pensionszusagen

Die Vorstandsmitglieder haben Anspruch auf eine Alters- und Hinterbliebenenversorgung. Ein Anspruch auf Ruhegehalt entsteht grundsätzlich, wenn das Vorstandsmitglied während der Dauer des Vertrags dauernd dienstunfähig wird oder während der Laufzeit oder mit Ablauf des Vertrags aus dem aktiven Dienst der Gesellschaft ausscheiden sollte. Im Falle des Ablebens eines Vorstandsmitglieds erhalten die Hinterbliebenen Hinterbliebenenversorgung. Diese beträgt für die Witwe 60 % des Ruhegehalts, Kinder erhalten eine Versorgung von je 12 %.

Das Ruhegehalt eines Vorstandsmitglieds bestimmt sich nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, wobei der prozentuale Anteil mit der Bestelldauer des Vorstandmitglieds steigt, jährlich um 1,5 % beziehungsweise 2,0 % bis auf maximal 75 %.

Auf die bei Ausscheiden anfallenden Ruhegehälter werden Einkünfte aus aktiver Erwerbstätigkeit sowie Versorgungsbezüge aus früheren und gegebenenfalls späteren Dienstverhältnissen bis zur Vollendung des 60. Lebensjahrs insoweit angerechnet, als ohne eine Anrechnung die Summe aus diesen Bezügen und dem Ruhegehalt insgesamt 75 % des festen Jahresbruttogehalts (für den Fall der Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf Wunsch der Fraport AG 100 % des Fixgehalts) überschreitet. Mit Wirkung zum 1. Januar eines jeden Jahres können die Ruhegehälter nach billigem Ermessen, unter Berücksichtigung der Belange des ehemaligen Vorstandsmitglieds und der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft angepasst werden. Die Anpassungspflicht gilt als erfüllt, wenn die Anpassung nicht geringer ist, als der Anstieg des Preisindex für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte in Deutschland.

Der Anspruch der ehemaligen Vorstandsmitglieder auf Ruhegehaltszahlungen bestimmt sich ebenfalls nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Weitere Leistungen für den Fall der Beendigung der Tätigkeit sind keinem Vorstandsmitglied zugesagt worden (zu weiteren Details vergleiche Anhang).

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten ausschließlich fixe Vergütungen (zu Details vergleiche Anhang).

Mitarbeiter

Der Fraport-Konzern hat im abgelaufenen Geschäftsjahr durchschnittlich 28.246 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter) beschäftigt, das waren 9,6 % mehr als 2005. In Frankfurt waren in diesem Zeitraum im Durchschnitt 17.528 Personen beschäftigt, 6,9 % mehr als im Vorjahr.

	2005	2006	Veränderung in %
Fraport-Konzern	25.781	28.246	9,6
davon in Frankfurt	16.390	17.528	6,9
Beteiligungen	13.611	16.293	19,7
davon ICTS	10.823	12.836	18,6

Im Vergleich zu den im Vorjahresbericht veröffentlichten Mitarbeiterzahlen wurde die Berechnung auf Segment-Basis geändert. Bis zum 31. Dezember 2005 wurden Aushilfen und Studenten den Segmenten pauschal zugeordnet. Seit dem 1. Januar 2006 werden sie direkt bei den jeweiligen Bereichen erfasst. Die daraus resultierende Veränderung in den Mitarbeiterzahlen des Vorjahresquartals ist der Tabelle zu entnehmen.

Segment	2005 (Berechnung bis 2005)	2005 (Berechnung ab 2006)	2006	Veränderung in %
Aviation	3.508	3.314	3.254	-1,8
Retail & Properties	2.996	2.907	2.860	-1,6
Ground Handling	7.111	7.395	7.865	6,4
External Activities	12.166	12.165	14.267	17,3

Der Zuwachs an Mitarbeitern im Konzern entfiel vor allem auf das Segment External Activities, im Vergleich zum Vorjahr nahm die Zahl der Mitarbeiter hier signifikant zu. Grund dafür war die Ausweitung des Geschäfts der auf Sicherheitsdienstleistungen spezialisierten ICTS Europe. Die Beschäftigtenzahl im Segment Ground Handling stieg durch höhere Frachttonnage und wegen Qualifizierungsmaßnahmen für die Sommer Spitze im Flugverkehr sowie aufgrund der Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen in den Terminals im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Im Segment Retail & Properties war die Zahl der Mitarbeiter durch die Ausgliederung des Rechenzentrums zum 1. Juli 2005 sowie der Fluktuation im Bereich Facility Management rückläufig. Im Segment Aviation ging die Mitarbeiterzahl durch Produktivitätssteigerung im Bereich der Luftsicherheit zurück.

In den genannten Zahlen sind die Auszubildenden und freigestellte Beschäftigte unseres Konzerns nicht berücksichtigt. Die durchschnittliche Auszubildendenzahl der Fraport AG betrug im Berichtszeitraum 309, das sind sechs mehr als im Vorjahreszeitraum.

Die Anzahl der Beschäftigten in Gemeinschaftsunternehmen entspricht der Beteiligungsquote.

Vergütungssystem und betriebliche Altersvorsorge

In der Fraport AG wird der Tarifvertrag öffentlicher Dienst (TVöD) angewandt. Einen leistungsorientierten Vergütungsbestandteil haben wir 2001 mit der Betriebsvereinbarung „Leistung, Erfolg, Anerkennung“ (LEA) eingeführt. Ab 2007 soll es eine neue Systematik für die Berechnung der leistungsbezogenen Bezahlung (LBB) geben. Eine weitere Ergebnisbeteiligung der Beschäftigten erfolgt in Form eines Cafeteria-Systems.

Die Fraport AG deckt die tariflich zugesicherte betriebliche Altersvorsorge durch eine Versicherung bei der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK) ab. Die ZVK arbeitet im Wesentlichen auf Basis der Umlagefinanzierung. Ein Teil der Altersvorsorge für außertariflich bezahlte Angestellte ist ebenfalls über die ZVK abgedeckt und wird durch eine direkte, arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusage der Fraport AG ergänzt.

Außerhalb der Muttergesellschaft gelten im Fraport-Konzern unterschiedliche Tarifsysteme, je nach Standort und Brachenzugehörigkeit der Beteiligungsgesellschaft. Die Fraport AG berät die Beteiligungsunternehmen in Tariffragen und ist an der Entwicklung und Verhandlung von Tarifverträgen beteiligt.

Personalführung und -entwicklung

Um den Führungsbeitrag im Hinblick auf die Erreichung der Unternehmensziele zu verbessern, ist unsere Führungsphilosophie in fünf Führungsgrundsätzen festgehalten. Sie decken die Aspekte Selbstführung, Mitarbeiterführung und Unternehmensführung ab.

Die Zufriedenheit unserer Mitarbeiter ermitteln wir seit 2000 regelmäßig. Mit dem sogenannten Barometer werden acht Dimensionen analog zum Schulnotensystem bewertet. Die Gesamtbewertung betrug in 2006 3,16.

Im Rahmen des „Fraport-College“ bieten wir unseren Mitarbeitern ein umfangreiches Angebot, sich zu den Themen Arbeitsschutz, Betriebswirtschaft, EDV, Flughafen Fachwissen, Führungs- und Verhalten sowie Sprachen fort- und weiterzubilden und sichern auch damit die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens. Die strategische Führungskräfteentwicklung steuern wir über die „Fraport-Academy“. Potenzielle Kandidaten werden identifiziert und entsprechend gefordert und gefördert. Außerdem bieten wir ein berufsintegriertes Studium, Mentoringprogramme sowie zwei berufsbegleitende MBA-Programme (Master of Business Administration) an, zwischen denen die Kandidaten je nach Fortbildungsschwerpunkt wählen können. Im Geschäftsjahr 2006 haben wir 7,1 Mio € in Weiterbildung investiert. Zusätzlich wurden von und in den Bereichen weitere Mittel für Fort- und Weiterbildung eingesetzt.

Fraport-Führungsgrundsätze

- *Wir denken ans Ganze!*
- *Wir sind leistungsorientiert!*
- *Wir stehen zum Unternehmen!*
- *Wir sind offen und fair!*
- *Wir bewegen uns!*

Chancengleichheit und Familienförderung

Viele Punkte, die in dem 2006 eingeführten Gleichbehandlungsgesetz formuliert wurden, werden bei Fraport im Alltag unseres Unternehmens schon lange praktiziert. Dies gilt nicht nur für die Integration behinderter Mitarbeiter oder Beschäftigter aus anderen Kulturkreisen, sondern auch für die Chancengleichheit von Frauen und Männern. Der Grundsatz der Chancengleichheit ist bei Fraport in einer Betriebsvereinbarung festgehalten und wird bei allen personalpolitischen Entscheidungen berücksichtigt. Im Jahr 2005 erhielt Fraport einen Sonderpreis im Rahmen des „Forum Frauen in der Wirtschaft“ für ihr Bestreben, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu verbessern, den Frauenanteil in Führungsebenen zu erhöhen sowie Vorurteile und Rollenklischees abzubauen. Der Frauenanteil betrug im Geschäftsjahr 2006 in der Fraport AG 19,0 %, der Frauenanteil in Führungsebenen 18,1 %. Die Teilzeitbeschäftigtenquote (ohne Altersteilzeit) lag bei 8,0 %.¹⁷

Mit dem Fluggi-Land unterstützen wir unsere Mitarbeiter bei der besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Im Betreuungsnotfall wird dem Nachwuchs hier an 365 Tagen im Jahr von 6 bis 22 Uhr ein abwechslungsreiches und kindgerechtes Programm angeboten. In 2006 wurde die Kinder-Arche eröffnet, die Kinderkrippe der Fraport AG und drei weiterer Firmen, die für Kinder im Alter von acht Wochen bis drei Jahren montags bis freitags zwischen 7 und 18 Uhr geöffnet hat. Neben professioneller pädagogischer Betreuung erhalten die Kinder eine zweisprachige Erziehung in Deutsch und Englisch.

Ein Recht auf faire Chancen haben auch behinderte Menschen. Erstmals seit Bestehen des Unternehmens hat die Fraport AG bei der Beschäftigung schwerbehinderter Menschen zum Jahresende 2006 mit einer Quote von 7,13 % die Marke von 7 % überschritten und damit die Pflichtquote von 5 % deutlich übertroffen.

Ideen- und Wissensmanagement

Wir fördern die Ideen unserer Mitarbeiter um Prozesse zu verbessern und Kosten zu sparen. Unser Ideenmanagement-Team prüft eingereichte Verbesserungsvorschläge, identifiziert neue Projekte und arbeitet eng mit Forschungseinrichtungen zusammen. Viele der durch Ideen generierten neuen Produkte konnten bereits als Gebrauchsmuster oder Patent angemeldet werden. In 2006 konnte aus umgesetzten Mitarbeiterideen ein Potenzial von 0,6 Mio € gehoben werden. Die Beteiligungsquote lag bei 8 % und die ausbezahlten Prämien betragen in Summe 0,2 Mio €.

¹⁷ Die Quoten beziehen sich auf die Gesamtbeschäftigten der Fraport AG.

Da Wissen zum entscheidenden Wettbewerbsfaktor geworden ist, wurde in 2006 das „Programm Wissensmanagement“ initiiert. Prozesse, Informationssysteme und Kooperationsformen für Wissensverarbeitung und -weitergabe sollen hier erprobt und eingeführt werden.

Gesundheitsförderung und Arbeitsschutz

Durch hohe Standards im Arbeits- und Gesundheitsschutz wollen wir Werte schaffende Vorteile bringen. Seit 2004 werden die im Rahmen eines Modellprojekts entwickelten und erfolgreich erprobten Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung als Teil der täglichen Verantwortung der Führungskräfte flächendeckend umgesetzt. Dabei sind körperliches, psychisches und soziales Wohlbefinden unsere Leitlinien. Wie diese Prinzipien in der Praxis gelebt werden, überprüfen wir durch eine regelmäßige Gesundheitsbefragung, die neben der Ermittlung von Verbesserungspotenzialen auch als Ausgangspunkt für die Gewährung des AOK-Beitragsbonus dient. So profitierten im Jahr 2006 das Unternehmen sowie die bei der AOK versicherten Beschäftigten durch eine Beitragsermäßigung um 1,2 % beziehungsweise mit jeweils 1,0 Mio €.

Der Krankenstand der Fraport AG lag 2006 im Jahresdurchschnitt bei 5,6 % (Vorjahr 5,7 %).

In unserem unternehmerischen Handeln sind wir bestrebt, den Anforderungen und Zielen der Arbeitsschutzgesetzgebung vollständig Rechnung zu tragen. Zu den Aufgaben der Arbeitssicherheit gehören vor allem die Vermeidung von Arbeitsunfällen und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie die ergonomische und menschengerechte Gestaltung der Arbeit. Unsere zeitgemäße Prävention folgt dem ganzheitlichen Ansatz, der sicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Maßnahmen ebenso einschließt wie den Gesundheitsschutz.

Den erneuten Rückgang der Unfallzahlen der Fraport AG im Jahr 2006 betrachten wir als Resultat unserer kontinuierlichen Verbesserungsarbeit. Im Vergleich zum Vorjahr nahm die Zahl der Unfälle um 12,7 % ab, die unfallbedingten Ausfalltage reduzierten sich um 8,5 %.

Detailliertere Informationen zum Thema „Mitarbeiter“ bietet der „Personal- und Sozialbericht“, der bei Fraport direkt angefordert werden kann und auch auf unserer Homepage (www.fraport.de) zu finden ist.

Nachhaltigkeit

Fraport orientiert sein Handeln am Leitbild der nachhaltigen Entwicklung. Als ein weltweit führender Airport-Betreiber wollen wir einen wesentlichen Beitrag zur Befriedigung heutiger Mobilitätsbedürfnisse leisten, ohne dass künftige Generationen darin eingeschränkt werden, ihr Leben nach eigenen Präferenzen zu gestalten. Die Vision der Nachhaltigkeit bei Fraport umfasst alle Stakeholder, also Kunden, Region, Beschäftigte und Aktionäre.

Kunden

Unsere Kunden haben Anspruch auf höchste Qualität, Zuverlässigkeit und Sicherheit unserer Luftverkehrsdienstleistungen. Für den Flughafen Frankfurt wird regelmäßig die Zufriedenheit der Kundengruppen Airlines, Fracht, Passagiere und Retailing untersucht. Das „Kundenbarometer Fraport“ dient der Messung der Kundenzufriedenheit sowie zur Ermittlung von Entwicklungen in der Erwartungshaltung und dem Anspruchsniveau der Kunden. Die Untersuchungen werden seit 2000 durchgeführt und ermöglichen so die Erfolgsmessung von Angebotsverbesserungen, aber auch langfristige Entwicklungsergebnisse.

Das verwendete Messsystem ist ein flexibles Instrument, das jederzeit an ein verändertes Leistungsspektrum angepasst werden kann. Die Ergebnisse werden für die wichtigen Kundengruppen erhoben und sind ein Gradmesser, der anzeigt, in welchen Bereichen Maßnahmen erfolgreich umgesetzt wurden beziehungsweise wo Handlungsbedarf besteht. Damit können gezielt weitere Schritte eingeleitet werden, um die Kundenerwartungen noch besser zu erfüllen. Neben dem zielgerichteten Abbau von Schwachstellen wird damit auch die Entwicklung neuer Angebote unterstützt.

Region

Als bedeutender Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor übernimmt Fraport Verantwortung in der Region Rhein-Main, zum Beispiel in Form des Umweltschutzes wie auch im Bereich des sozialen Engagements.

Umweltschutz

Der Flughafen hat schon aufgrund seiner Größe und verkehrstechnischen Bedeutung vielfältige Umweltauswirkungen. Daher hat Fraport das Umweltmanagement in die strategische Führung des Unternehmens integriert. Unser Umweltmanagementsystem ist nach EMAS (Europäische Verordnung zum Eco-Management and Audit Scheme) validiert und nach der weltweit geltenden Norm ISO 14001 zertifiziert.

Wir gehen mit unseren Leistungen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. Umweltschutz hört für uns nicht am Flughafen-Zaun auf, sondern betrifft die gesamte Region. Für unsere überdurchschnittlichen Anstrengungen auf dem Gebiet Umweltmanagement erhielten wir in 2006 den ersten ACI Europe Best Airports Award durch den Airports Council International.

Mit der von den Umweltgutachtern geprüften „Umwelterklärung“ legen wir öffentlich Rechenschaft über unsere bisherigen und geplanten Umweltleistungen ab. Beim diesjährigen Wettbewerb der Wirtschaftsprüferkammer für die beste Umwelt- und Nachhaltigkeitsberichterstattung in Deutschland hat Fraport den „Deutschen Umwelt-Reporting Award (DURA) 2005“ in der Kategorie „Bester Umweltbericht“ erhalten.

Passiver Schallschutz

Für den passiven Schallschutz, die Lärmverringerung durch Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden, sind insgesamt rund 76 Mio € für rund 17.500 Haushalte in 15 Städten und Gemeinden eingeplant. Im Januar 2005 hat Fraport sein freiwilliges Immobilienankauf- und -ausgleichs-Programm „Fraport-Casa“ gestartet, das insgesamt mehr als 1.200 Gebäude berücksichtigt.

Corporate Citizenship

Fraport engagiert sich unter dem Motto „Aktiv für die Region“ für ein gutes Bildungs-, Kultur- und Sportangebot, soziale Projekte und eine intakte Natur, um die Attraktivität und Leistungsfähigkeit der Region zu erhalten.

Insgesamt hat Fraport im Jahr 2006 einen Betrag in Höhe von rund 6,4 Mio € für ihr gesellschaftliches Engagement bereitgestellt. Für Sponsoring in den Bereichen Sport, Kunst und Kultur sowie Gesellschaft wurden davon nahezu 5,7 Mio € aufgewandt. Geld- und Sachspenden beliefen sich auf knapp 0,7 Mio €. In den Umweltfonds, zur Förderung von Umweltprojekten in der Region, floss 2006 ein Betrag von 2,0 Mio €. Mit diesem Fonds wurden seit Gründung 1997 bis zum Jahr 2006 bislang mehr als 440 Einzelprojekte mit 20,5 Mio € unterstützt.

Beschäftigte

Großes Engagement für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist ein wesentliches Element unserer Unternehmenskultur. Weil wir den Einsatz unserer Beschäftigten anerkennen und systematisch unsere Attraktivität als Arbeitgeber verbessern, schaffen wir es, die Leistungspotenziale von Fraport voll zu entfalten.

Mehr zum Thema finden Sie unter „Mitarbeiter“ auf Seite 68 ff.

Aktionäre

Um im Sinne unserer Anteilseigner langfristig profitabel wirtschaften zu können, setzen wir auf Transparenz, eine gute und zukunftsweisende Corporate Governance und einen für alle Beschäftigten verbindlichen Wertekanon. Näheres zu Corporate Governance finden Sie unter „Corporate Governance“ auf den Seiten 161 ff.

Das Werte-Management der Fraport AG soll alle Mitarbeiter und Geschäftspartner verstärkt für die Sicherstellung integren Geschäftsverhaltens sensibilisieren. Als Prävention werden klar vereinbarte und systematisch mit Leben erfüllte Regeln gesetzt.

Ziel des Risikomanagementsystems des Fraport-Konzerns ist die mit unserer Geschäftstätigkeit verbundenen Risiken frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und zu steuern. Primäres Ziel ist der kontrollierte Umgang mit Risiken, da Risiken nur eingegangen werden können, wenn sie in einem angemessenen Verhältnis zu den angestrebten Chancen stehen.

Mehr zum Thema „Aktie und Investor Relations“ finden Sie auf Seite 61 ff.

Weitere Informationen

Ausführliche Informationen haben wir in unserem Nachhaltigkeitsbericht zusammengestellt. Der Bericht kann bei Fraport direkt angefordert werden und ist auch auf unserer Homepage veröffentlicht. Im Internet sind darüber hinaus weitere Informationen zu Umweltthemen und gesellschaftlichem Engagement abrufbar (www.fraport.de, www.aktivfuerti-region.fraport.de).

Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen der Bundesrepublik Deutschland 6,56 % (2005 6,58 %), des Landes Hessen 31,65 % (2005 31,75 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,21 % (2005 20,27 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern abgeschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23.4.2001 ist die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (Fraport AG), ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

Am 26. Oktober 2005 hat die Bundesrepublik Deutschland ihre Anteile von 18,16 % in zwei Tranchen bei Finanzinvestoren platziert. Die erste Tranche wurde direkt veräußert. Die zweite Tranche stellt eine Kombination aus Kaufoptionen und Umtauschanleihe mit einer Laufzeit von 17 Monaten dar. Die Käufer dieser Tranche haben das Recht, im März 2007 die restlichen Anteile des Bundes (6,56 %) zu übernehmen. Die Stimmrechte für diesen Anteil werden bis dahin von der Bundesrepublik Deutschland ausgeübt. Daher besteht weiterhin ein Abhängigkeitsverhältnis zur Bundesrepublik Deutschland.

Der Vorstand der Fraport AG erstellt daher gemäß § 312 AktG einen Abhängigkeitsbericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen. 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, des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und mit ihnen verbundenen Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.“

Risiken und Chancen

Fraport verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten 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 beziehungsweise muss mit dieser konsistent sein, da durch sie vorgegeben wird, wie stark die unternehmerischen Aktivitäten mit Risiken behaftet sind.
- Das 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 der Fraport AG, die risikopolitischen Grundsätze und die Risikostrategie für das Gesamtunternehmen sind vom Vorstand verabschiedet. Der Vorstand ernennt die Mitglieder des Risikomanagement-Ausschusses (RMA), genehmigt die Geschäftsordnung des RMA, ist Adressat des für das Gesamtunternehmen relevanten quartalsweisen Berichtswesens und der Ad-hoc-Meldungen im Risikomanagement-System.

Der Risikomanagement-Ausschuss ist das ranghöchste Gremium des Risikomanagement-Systems unterhalb der Vorstandsebene und mit leitenden Mitarbeitern der Unternehmensbereiche besetzt. Er ist verantwortlich für die Durchführung des zentralen Risikomanagements, entwickelt es mit Bezug auf die Geschäftsprozesse weiter und erstattet dem Vorstand Bericht. Für die Unterstützung in der Bewältigung seiner Aufgaben hat der RMA ein Ausschuss-Büro eingerichtet.

Das Management der Risiken erfolgt in erster Linie durch die Organisationseinheiten, die vor Ort operativ tätig sind. Die Bereichsleitungen tragen die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit der im Risikomanagement verarbeiteten Informationen ihrer Bereiche. Sie sind verpflichtet, Risikobereiche ständig zu beobachten, zu steuern und alle Risiken ihres Bereichs quartalsweise an den RMA zu berichten. Neu auftretende wesentliche Risiken müssen außerhalb der turnusgemäßen Berichterstattung ad hoc dem RMA-Büro umgehend gemeldet werden. Dadurch ist eine Risikofrüherkennung gewährleistet.

Den Risikotransfer durch den Abschluss von Versicherungen steuert das Tochterunternehmen Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH (AAV).

Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer Richtlinie dokumentiert. Diese entspricht den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG). Die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungssystems wird im Rahmen der Jahresabschlussprüfung der Fraport AG von den beauftragten Wirtschaftsprüfern kontrolliert. Darüber hinaus wird das Risikomanagement-System regelmäßig von der Internen Revision auf seine Funktionsfähigkeit geprüft.

Bewertung von Risiken

Die Risikobewertung bestimmt das Ausmaß der identifizierten Risiken, das heißt, es gibt eine Einschätzung, in welchem Umfang die einzelnen Risiken die Unternehmensziele der Fraport AG gefährden können. Hierzu findet eine Bestimmung der Risikohöhe und der Eintrittswahrscheinlichkeit statt. Die Risikobewertung erfolgt grundsätzlich konservativ, das heißt, es wird der größtmögliche Schaden ermittelt (worst case).

Der RMA aggregiert die 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. Als „wesentlich“ gelten bestandsgefährdende Risiken und solche, die in Bezug auf ihr Schadenspotenzial und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit definierte Schwellen überschreiten. Dabei wird zwischen Bruttobewertung und Nettobewertung, das heißt, nach 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 separate Beteiligungsrichtlinie regelt Aufbauorganisation und Ablauf des Risikomanagements und verpflichtet die Beteiligungen zu kontinuierlicher Berichterstattung über wesentliche Risiken.

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 von Fraport haben. Nach Berechnungen der DekaBank ist die Weltwirtschaft im Jahr 2006 um 5,2 %¹⁸ gewachsen. Dies hat sich insbesondere auf die Entwicklung des Frachtaufkommens positiv ausgewirkt. Die gute Marktnachfrage im Passagierverkehr kann dagegen durch die Kapazitätsengpässe in Frankfurt nicht vollständig bedient werden. Drastische Ölpreis- und damit verbundene Kerosinpreissteigerungen¹⁹ haben seit 2004 zu Ticket-Preiszuschlägen geführt, die auch bei rückläufigen Energiepreisen nicht zwangsläufig reduziert werden. 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 Fluggesellschaften 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 Fluggesellschaften oder von Unternehmen, deren Geschäft in hohem Maße von der Luftverkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt abhängt, genutzt. Insoweit besteht für diesen Teil

¹⁸ DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand Januar 2007.

¹⁹ Datastream, Handelsblattgrafik, 23. Januar 2007.

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.

Nach wie vor verstärkt das Low-Cost-Segment mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten im Kontinentalverkehr den Wettbewerbs- und Kostendruck auf die traditionellen Carrier und ihre Hub-Systeme. Darüber hinaus kann die Entstehung neuer Hub-Systeme im Nahen Osten zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme führen. Es besteht die Gefahr, dass die Luftverkehrsgesellschaften Alternativstandorte und Routen außerhalb Frankfurts nutzen. Dieses Risiko würde sich bei einer weiteren Verzögerung des Ausbaus der Flughafen-Kapazität weiter erhöhen.

Der Kapazitätsengpass in Frankfurt ist ein wesentlicher Grund, dass Frankfurt nicht voll am Verkehrswachstum partizipieren kann.

Die wirtschaftliche Situation einiger Fluggesellschaften ist weiterhin 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.

Bereits in den letzten 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 Marktzutritts-gewährung als rechtswidrig anzusehen ist. Sollte sich die diesbezügliche Rechtsprechung ändern, müssten möglicherweise bereits vereinnahmte Entgelte rückerstattet werden. Für künftige Entgelte ist ab dem 1. Januar 2006 für Dienstleistungen gemäß BADV ein sogenanntes „kostenbezogenes Nutzungsentgelt“ eingeführt worden.

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm ist am 14. Dezember 2006 im Bundestag verabschiedet worden. In diesem Zusammenhang besteht das Risiko, dass sich Fraport an entsprechenden Maßnahmen am Standort Frankfurt beteiligen muss.

Im Dezember 2006 wurde mit bauvorbereitenden Maßnahmen für das Airrail Center begonnen. Das Risiko einer sich nachteilig verändernden Nachfragesituation bezüglich der zu bebauenden Fläche des Fernbahnhofs hat sich für Fraport aufgrund der aktuellen Vermietungssituation, zirka 50 % der Fläche sind bereits vermietet, deutlich reduziert.

Die EU hält an der von ihr bereits 2002 angekündigten Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste grundsätzlich fest. Sie hat im Oktober 2006 jedoch erklärt, zunächst einen Bericht zum aktuellen Umsetzungsstand bestehender Liberalisierungsvorgaben in den einzelnen Mitgliedsstaaten einzuholen. Wann der geplante, weitere Liberalisierungsschritt umgesetzt wird, ist nicht absehbar. Auswirkungen auf Geschäftsmodell und wirtschaftliche Entwicklung der Bodenverkehrsdienste sind in einem Umsetzungsfall nicht auszuschließen.

Die Erbringung von Leistungen der Luftsicherheit nach § 5 Luftsicherheitsgesetz erfolgt am Standort Frankfurt im Auftrag des BMI durch Mitarbeiter der Fraport AG, die wiederum teilweise die FIS, Tochter der ICTS Europe, unterbeauftragt hat. Aktuell beanstandet die EU-Kommission bei der Bundesregierung die Direktvergabe dieses Auftrags über Sicherheitsdienste an Fraport ohne vorherige öffentliche Ausschreibung. Es besteht das Risiko, dass Fraport den Auftrag verlieren könnte, mit gegebenenfalls nicht unerheblichen negativen wirtschaftlichen Auswirkungen für die Fraport AG.

Aufgrund des zunehmenden Markt- und Wettbewerbsdrucks könnten die zukünftigen Kapitalkosten aus den notwendigen Investitionsprogrammen eventuell nur eingeschränkt durch die erzielbaren Entgelte gedeckt werden.

Aufgrund neuer Sicherheitsbestimmungen für den internationalen Flugverkehr könnten die Größe des Handgepäcks und insbesondere die Mitnahme von Flüssigkeiten im Handgepäck weiter eingeschränkt werden. Daraus können sich negative Auswirkungen auf unsere Aviation-Umsätze wie auch insbesondere auf unsere Retail-Umsätze ergeben, da diese zu einem großen Teil mit Flugpassagieren erzielt werden.

Risiken im Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau

Mit dem geplanten Bau einer weiteren Landebahn und eines dritten Passagierterminals hat der Flughafen Frankfurt die Chance, seinen Status als internationaler Hub-Flughafen in der Zukunft zu halten und auszubauen. Der Flughafen-Ausbau ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Teilnahme Fraports am langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs. Ein Nicht-Ausbau oder weitere Verzögerungen bedeuten, dass sich die Verkehrsströme an Frankfurt vorbei entwickeln. Es ist nicht auszuschließen, dass die Fluggesellschaften 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 Interessensgruppen in der Region. Kommunen und andere Gruppen haben bereits Klagen eingereicht beziehungsweise angedroht. Trotz des erfolgreichen Abschlusses des Raumordnungsverfahrens im Sommer 2002 als erste Stufe der notwendigen Verwaltungsverfahren und des erreichten Stands im Planfeststellungsverfahren selbst 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 Ausbauvorhabens die Ergebnisse und Empfehlungen des Mediationsverfahrens einschließlich eines Nachtflugverbots ab Inbetriebnahme der neuen Landebahn zu beachten. Diese sind in dem Zehn-Punkte-Programm der Fraport AG aufgenommen. Es sieht unter anderem Maßnahmen für passiven Schallschutz an Gebäuden und die Förderung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel wie der Bahn vor.

Zur weiteren Reduzierung der Ausbau-Risiken wurde im November 2006 eine Absichtserklärung mit Ticona/Celanese abgeschlossen. Diese sieht vor, dass das Chemieunternehmen gegen Zahlung von 650 Mio € seitens Fraport sein Werk in Kelsterbach bis Mitte 2011, spätestens Ende 2011, schließen, die bestehenden Luftfahrthindernisse beseitigen und bis 2015 das gesamte Areal auf Fraport übertragen wird.

Sollte die von uns bevorzugte Ausbauvariante Landebahn Nordwest nicht realisierbar sein, wäre die Werthaltigkeit der bereits getätigten Investitionen in Höhe von 343,1 Mio € wesentlich beeinträchtigt.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Hinsichtlich ihrer Bilanzpositionen und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen. 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 abzuschließenden Risikos. Zur Überprüfung der Risikopositionen werden regelmäßig Simulationsrechnungen unter Verwendung verschiedener Worst-Case- und Marktszenarien durch das Risikocontrolling vorgenommen. Über die Ergebnisse wird der Vorstand regelmäßig informiert. Für das effiziente Marktrisikomanagement ist das Treasury verantwortlich. Gesteuert werden grundsätzlich nur Risiken, die einen Einfluss auf den Cash flow des Unternehmens haben. 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 der Finanzstrategie eingesetzt. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit dem geplanten Kapazitätsausbau einhergehenden Kapitalbedarf. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden Ende 2004 und in 2006 Zinsderivate abgeschlossen, um im Hinblick auf den sich mittelfristig abzeichnenden Kapitalbedarf das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen und das zu den Abschlusszeiten am Markt vorherrschende niedrige Zinsniveau zu nutzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht das Risiko, dass sich das Marktzinsniveau verringert und sich dadurch ein negativer Marktwert der Zinssicherungsinstrumente ergibt beziehungsweise verstärkt. Das hätte zur Folge, dass Drohverlustrückstellungen zu bilden sind. Im Falle einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs werden die bis dahin gebildeten Drohverlustrückstellungen realisiert.

Nennenswerte Währungskursrisiken bestehen zurzeit nicht.

Die wirtschaftlich schwierige Situation einiger Fluggesellschaften könnte zu Forderungsausfällen führen. Diesem Risiko tragen wir soweit als möglich durch aktives Debitorenmanagement und die Bildung von Wertberichtigungen 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 Schiedsverfahren 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.

Die philippinische Regierung bestreitet die Zuständigkeit des Schiedsgerichts und die Begründetheit der Schiedsklage, ferner hat sie eine noch teilweise unbezifferte Eventual-Schiedswiderklage gegen die Fraport AG erhoben. Fraport ist der Auffassung, dass ihre Investitionen rechtmäßig erfolgt sind und die Forderungen der philippinischen Regierung unbegründet sind.

Anfang Januar 2006 fand die mündliche Verhandlung vor dem ICSID-Schiedsgericht in Washington, D.C. zu Fragen der Zuständigkeit des Schiedsgerichts und der Haftung der Republik der Philippinen dem Grunde nach (Gegenstand der ersten Verfahrensstufe) statt. Im Anschluss an die erwartete Entscheidung des Schiedsgerichts zur Zuständigkeit und zur Haftung dem Grunde nach ist gegebenenfalls die zweite Verfahrensstufe zur Bestimmung der Höhe des Schadensersatzanspruchs der Fraport AG durchzuführen. Ausgang und Dauer des Schiedsverfahrens sind offen.

In dem am 21. Dezember 2004 von der philippinischen Regierung gegen die PIATCO eingeleiteten Enteignungsverfahren blieben die Rechtsmittel der Regierung gegen die Entscheidung des philippinischen Supreme Court vom 19. Dezember 2005 erfolglos. In jener Entscheidung hatte der Supreme Court die Anordnung des Enteignungsgerichts zur Auszahlung einer Zahlung auf die Enteignungsschädigung an die PIATCO im Wesentlichen bestätigt. Gleichwohl bedurfte es noch mehrerer Anordnungen des Enteignungsgerichts, bis die Flughafen-Behörde MIAA nach mehreren weiteren erfolglosen Rechtsmitteln der Regierung und dritter Parteien am 11. September 2006 schließlich eine Zahlung in Höhe von rund 3 Mrd PHP an die PIATCO leistete und das Gericht daraufhin den Besitzeinweisungsbeschluss zugunsten der Regierung vom 21. Dezember 2004 wieder in Kraft setzte. Das Enteignungsgericht hat nun das Verfahren zur Feststellung des an PIATCO zu leistenden Entschädigungsbetrags fortzusetzen. Parallel schweben noch mehrere Rechtsmittelverfahren, in welchen diverse Intervenienten unter anderem die Statthaftigkeit des Enteignungsverfahrens insgesamt bestreiten beziehungsweise der PIATCO aus sonstigen Gründen Entschädigungsansprüche abstreiten.

Im Jahr 2002 verklagte die Fraport AG PIATCO auf Rückzahlung eines Darlehens in Höhe von 28 Mio US-\$. Daraufhin erhob PIATCO eine Widerklage auf Zahlung von 1,57 Mrd. PHP (rund 30 Mio US-\$) Schadensersatz und Kosten gegen die Fraport AG. Im September 2006 haben PIATCO und Fraport bei Gericht einen gemeinsamen Antrag eingereicht, die Klage sowie die Widerklage zu beenden, da PIATCO das streitgegenständliche Darlehen weitgehend zurückbezahlt hat. Das Gericht hat zwischenzeitlich das Verfahren daraufhin für beendet erklärt.

Anfang 2003 beschlossen die Gesellschafter und Direktoren der PIATCO – gegen die Stimmen der Fraport AG und der von ihr 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. Die PIATCO hat die von ihr behaupteten Forderungen bislang nicht weiter verfolgt.

Wie bereits im Vorjahr berichtet, sind auf den Philippinen diverse 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. Der Ausgang dieser Verfahren könnte das ICSID-Schiedsverfahren beeinflussen beziehungsweise die Rechtmäßigkeit der Investition der Fraport AG auf den Philippinen infrage stellen und im Verurteilungsfall als Grundlage eines Einziehungsverfahrens von Vermögenswerten der Fraport AG auf den Philippinen dienen. Die Fraport AG geht hinsichtlich der in den Verfahren erhobenen Beschuldigungen, soweit hier bekannt, davon aus, dass diese zu Unrecht erhoben werden.

Das im letzten Lagebericht erwähnte Ermittlungsverfahren des philippinischen National Bureau of Investigation unter anderem gegen die Fraport AG und diverse natürliche Personen aus dem Bereich der Fraport AG wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ ist Ende 2006 eingestellt worden. Diese Entscheidung des philippinischen Justizministeriums ist noch nicht rechtskräftig.

Wie bereits im letzten Lagebericht berichtet, haben eine philippinische Anwaltskanzlei sowie eine ehemalige Ministerin gegen die Fraport AG, zwei Organmitglieder und zwei philippinische Anwälte der Fraport AG Schadensersatzklagen wegen angeblicher Verleumdung über jeweils 100 Mio PHP (rund 1,5 Mio €) erhoben. Einem entsprechenden Arrestantrag in das Vermögen der Fraport AG auf den Philippinen wurde stattgegeben.

Wegen desselben Sachverhalts haben die jeweiligen Kläger auch Strafantrag gestellt, worauf drei entsprechende Strafverfahren eingeleitet wurden. In einem dieser drei Verfahren hat das Gericht die Anklage bereits verworfen. Die Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück.

Darüber hinaus schweben im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt diverse zivilrechtliche Streitigkeiten mit unterschiedlichen Parteien vor deutschen und philippinischen Gerichten.

Weitere rechtliche Risiken

In einem Rechtsstreit zwischen der neuen Eigentümergesellschaft der Teilerbaurechte 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 Teilerbaurechte 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. Für diese Klage wurde im Dezember 2005 ein weitgehender Konsens für einen Vergleich hergestellt. Der Rechtsstreit wurde mit Zustimmung beider Parteien im März 2006 abgeschlossen. Im August 2004 klagte die DB Station & Service AG zusätzlich auf Zahlung von etwa 52 Mio € zuzüglich Zinsen. Über den Streitgegenstand finden derzeit Vergleichsverhandlungen unter Einbeziehungen von Sachverständigen statt, die im Ergebnis zu einer Zahlung seitens Fraport führen könnten.

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 Mitte September 2007 befristet. Die Eröffnung des zweiten internationalen Terminals im April 2005 führte bei der Betreibergesellschaft des Terminals 1, an der Fraport beteiligt ist, im ersten Halbjahr 2006 zu einem erheblichen Passagierrückgang. Seit Mai 2006 erfolgt eine verbesserte Zuteilung der Passagiere auf die beiden Terminals. Es besteht allerdings unverändert das Risiko, dass erneut eine ungleiche Verkehrsaufteilung erfolgt und sich dies auf die Umsatzerlöse der Gesellschaft auswirkt.

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.

Bei der EU-Kommission ist Beschwerde eingegangen, in der vorgetragen wird, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit staatliche Beihilfen erhalten hätte und diese möglicherweise an die irische Luftfahrtgesellschaft Ryanair gewährt hat. Die EU-Kommission hat im September 2006 ein Auskunftsverlangen an die Bundesregierung gerichtet, um dieser Frage nachzugehen. Die Bundesregierung hat das Auskunftsersuchen durch Mitteilung im Dezember 2006 beantwortet. Die Deutsche Lufthansa AG hat im November 2006 beim Landgericht Bad Kreuznach Klage gegen die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH eingereicht. Mit der Klage wird die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH aufgefordert, angeblich an Ryanair gewährte Beihilfen zurückzufordern.

Die Geschäftsbeziehung mit der irischen Fluggesellschaft Ryanair trägt in einem erheblichen Umfang zur wirtschaftlichen Entwicklung der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, Lautzenhausen, bei. Eine Beeinträchtigung dieser Geschäftsbeziehung hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf den Flughafen Frankfurt-Hahn.

Sonstige Risiken

Unser Geschäftsbetrieb in Frankfurt 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 1 Mrd US-\$ 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 aktiven 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.

Ein Ausbruch der Vogelgrippe, insbesondere in Westeuropa, könnte zu deutlichen Einbußen im Luftverkehr führen. Um die operativen Abläufe am Flughafen Frankfurt sicherzustellen, wurde ein Notfallplan erarbeitet.

Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation hat ergeben, dass der Fortbestand der Fraport AG 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 Luftverkehrsdrehkreuzes Frankfurt langfristig schwächen.

Geschäftschancen

Chancen aus der Entwicklung der Rahmenbedingungen

Wesentliche Chancen ergeben sich für das Unternehmen aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und deren Einfluss auf die Luftverkehrsentwicklung einerseits und aus der Nutzung von Wachstumschancen im Rahmen des Ausbaus beziehungsweise der Entwicklung von Non-Aviation-Geschäften andererseits.

An der von der IATA prognostizierten Luftverkehrsentwicklung werden wir über den geplanten Flughafen-Ausbau partizipieren. Mit dem geplanten Ausbau um eine Landebahn und ein Passagierterminal sollen mehr als 120 koordinierte Flugbewegungen pro Stunde erreicht werden. Gutachten belegen, dass rund 100.000 zusätzliche direkte und indirekte Arbeitsplätze durch den Ausbau entstehen, davon 80 % in der Region. Mit einem Volumen von inflationsbereinigt (bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000) über 4 Mrd € ist das Projekt das größte privat finanzierte Investitionsvorhaben in Deutschland.

Wir werden insbesondere am Wachstum des stark expandierenden asiatischen Markts teilhaben. Asien ist gegenwärtig nicht nur für den Flughafen Frankfurt der mit Abstand am stärksten wachsende Markt. Nach Auffassung der ACI (Airports Council International) wird dieser Trend mit den weltweit höchsten Zuwachsraten über 2020 hinaus fortbestehen. Asien wird sich dann zum aufkommensstärksten Luftverkehrsmarkt entwickelt haben. Mit der dynamischen Wirtschaftsentwicklung dieser Region geht ein unaufhaltsamer Anstieg des Wohlstands einher. Im Einklang mit dem hohen und weiter wachsenden Anteil an der Weltbevölkerung führt das überproportionale Wirtschaftswachstum zu einem ständig steigenden Marktpotenzial für den Flughafen Frankfurt.

Unternehmensstrategische Chancen

Wir betreiben in Frankfurt eines der wichtigsten Luftverkehrsdrehkreuze (Hub) in Europa und Deutschlands größten Flughafen. 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.

Der Vorstand hat im August 2006 beschlossen, das Immobiliengeschäft als weiteres Kerngeschäftsfeld auszubauen. Ziel ist eine effektivere Bewirtschaftung der Immobilien im Bestand, die Entwicklung von zusätzlichen Immobilienprojekten und insgesamt eine Stärkung der Standortattraktivität des Flughafens Frankfurt. Ein Fokus liegt im Aufbau eines professionellen Asset Managements zur Verbesserung von Betriebs-, Nutzungs- und Vermarktungskonzepten. Fraport verspricht sich hiervon einen zusätzlichen Ergebnisbeitrag durch Kosten- und Erläsoptimierung. Auch der Aufbau der kaufmännischen Projektentwicklung soll zusätzliche Erlöse durch die Realisierung von marktfähigen Immobilienprojekten innerhalb und außerhalb des Flughafen-Geländes generieren.

Zusätzlich ist das Retailing ein starker Wachstumsmarkt für zukunftsorientierte Flughäfen. Das Unternehmen wird in den nächsten Jahren erheblich in die Erweiterung und Neugestaltung seiner Retail-Einrichtungen am Flughafen Frankfurt investieren. Neue attraktive Shops, Restaurants und Dienstleistungsangebote werden so entstehen, die den Fluggästen eine noch größere Auswahl an attraktiven Produkten bieten.

Unverändert sind wir an einer Ausweitung unseres internationalen Beteiligungsgeschäfts interessiert, insbesondere in unserem Kerngeschäft Management und Betrieb von Flughäfen. Wir werden weiterhin Angebote für Projekte abgeben, die zu unserer Strategie passen und die wir für wertschaffend halten.

Sonstige Chancen

Die Fraport AG verfolgt mit Nachdruck das seit 2003 laufende Schiedsverfahren gegen die Philippinen vor dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) auf Basis des Deutsch-Philippinischen Investitionsschutzabkommens. Hierbei haben wir einen Schadensersatzanspruch in Höhe von 425 Mio US-\$ zuzüglich weiterer noch nicht bezifferter Positionen geltend gemacht. Daneben verfolgen wir aber auch andere Möglichkeiten, eine Kompensation für unser bereits vollständig abgeschriebenes Engagement zu erhalten.

Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag haben keine wesentlichen Ereignisse stattgefunden.

Prognosebericht

Flughafen-Ausbau

Das Verfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main ist weitere Schritte vorangekommen. Die Erörterung der Einwendungen gegen den Flughafen-Ausbau wurde Ende März 2006 abgeschlossen. Aus der Erörterung ergab sich erwartungsgemäß die Notwendigkeit einer Reihe von Anpassungen und Ergänzungen in den Antragsunterlagen. Die derzeitige Aktualisierung des Planfeststellungsantrags ist Ergebnis der Nachforderungen durch die Planfeststellungsbehörde. Kernstück war die Aktualisierung der Luftverkehrsprognose mit dem Planungshorizont 2020 und der darauf aufbauenden Auswirkungsprognosen. Die neue Prognose belegt unverändert die Notwendigkeit und Dringlichkeit des Ausbaus mit der Landebahn Nordwest. Bei etwas flacherer Entwicklung der Wachstumskurve werden für das Jahr 2020 88,6 Mio Passagiere (inklusive Transit) und 3,16 Mio t Fracht und Post prognostiziert und ein Bedarf von 701.000 Jahresflugbewegungen ermittelt. Eine ergänzende Auslegung der aktualisierten Unterlagen wird im Frühjahr 2007 erfolgen. Mit der Inbetriebnahme der Landebahn rechnen wir nach derzeitigem Kenntnisstand im Jahr 2011.

Die weiterführenden Planungen sind terminlich so ausgerichtet, dass unmittelbar mit Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses auf dem Flughafen-Gelände selbst bereits mit Baumaßnahmen begonnen werden kann und außerhalb des Flughafen-Geländes nach Abschluss der Eilverfahren vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof.

Parallel zum Planfeststellungsverfahren wurde die Änderung des Landesentwicklungsplans (LEP), eine bedeutende raumordnerische Voraussetzung für den Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen-Ausbau, am 12. September 2006 von der Landesregierung festgestellt. Die noch erforderliche Zustimmung des Hessischen Landtags wird vor der Sommerpause 2007 erwartet. Wesentliches Ziel der Änderung ist die Neufassung der raumordnerischen Festlegungen zur Erweiterung des Flughafens mit der Ausweisung der Fläche für die Errichtung einer neuen Landebahn im Nordwesten als Vorranggebiet.

Fraport AG und Celanese AG/Ticono GmbH haben Ende November 2006 eine Absichtserklärung (Letter of Intent) unterzeichnet mit dem Ziel, auf Basis noch zu verhandelnder endgültiger Verträge, den Produktionsbetrieb der Ticono am Standort Kelsterbach bis zum 30. Juni 2011 zu beenden und die Grundstücke am Standort Kelsterbach nach Beseitigung aller Werkseinrichtungen an Fraport zu übertragen, die für die Landebahn benötigten Grundstücke bereits umgehend nach Abschluss der endgültigen Verträge. Etwaige erforderliche Sanierungen wird Ticono/Celanese durchführen. Mit Abschluss der endgültigen Vereinbarungen wird Ticono/Celanese ihre Einwendungen und Klagen gegen den Bestand und den Ausbau des Frankfurter Flughafens zurücknehmen. Damit würde ein wesentliches Hemmnis für die zeitgerechte Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest beseitigt werden.

Fraport AG wird als Gegenleistung einen Betrag von 650 Mio € an Ticono/Celanese zahlen. Ein Teilbetrag von 20 Mio € wurde bereits in 2006 endgültig gezahlt, damit Ticono/Celanese unverzüglich mit der Planung der Verlagerung des Werkes beginnt. Der restliche Betrag soll in mehreren Tranchen zwischen 2008 und 2011 gezahlt werden.

Die Mitarbeiter von Ticono, die im Rahmen einer Betriebsverlagerung nicht übernommen werden, sollen von einer durch Fraport zu gründenden Beschäftigungsgesellschaft übernommen werden, an der auch das Land Hessen beteiligt werden soll. Ziel ist die Übernahme dieser Beschäftigten in die Fraport-Gruppe.

Es ist vorgesehen, die endgültigen Verträge auf Basis der Absichtserklärung im ersten Quartal 2007 zu verhandeln. Ein Beschluss der Hauptversammlung am 30. Mai 2007 über die endgültigen Verträge unter Vorlage eines bindenden Angebots der Celanese/Ticono ist unter Berücksichtigung der Business Judgment Rule angesichts des deutlichen wirtschaftlichen und strategischen Vorteils nicht erforderlich und somit nicht vorgesehen.

FRA-Nord

Die Baumaßnahmen, mit denen die bestehenden Terminals sowohl für den A380 als auch für die steigenden Sicherheitsanforderungen und Produkthanforderungen unserer Kunden ertüchtigt werden, sind zur besseren Steuerung in dem Projekt „FRA-Nord“ zusammengefasst. Hierbei wird auch die Optimierung der Retail-Bereiche und der Terminalkapazitäten angestrebt. Die Planungen für die notwendigen Maßnahmen in den bestehenden Fluggastanlagen wurden im vergangenen Jahr weiter detailliert.

Der Neubau der erweiterten Halle C schreitet planmäßig voran. Am 12. Juni 2006 wurde der CD-Riegel, die Verbindung zwischen Terminal 1 und Terminal 2, wegen Umbaus offiziell außer Betrieb genommen. Hier entstehen drei neue Gebäudepositionen für die neue Generation der Großraumflugzeuge sowie vier neue Bus-Gates. Weiter sind hier auch neue Retail-Flächen geplant. Die Fertigstellung der ersten Bauphase ist bereits Ende 2007 geplant, der zweite Bauabschnitt soll Mitte 2008 in Betrieb genommen werden.

Ende September 2006 wurde die erste Position im Rahmen der Neukonzeption Terminal 2 – Abfertigung des A380 – fertiggestellt. Mit der Auslieferung einer dritten Fluggastbrücke im Oktober 2006 wurde am Flughafen Frankfurt das erste A380-Gate mit zugehöriger Position fertiggestellt. In dem gestarteten zweiten Bauabschnitt werden weitere Gates sowie die dazugehörigen Brückenbauwerke ausgebaut sowie mit dem Rohbau des Retail-Pavillons zur Erweiterung der Retail-Bereiche und den Arbeiten für die neue Lounge für mobilitätseingeschränkte Passagiere und für den Bereich der Bundespolizei begonnen.

In Teilstücken von jeweils 15 m und in insgesamt fünf Bauabschnitten wird die südliche der beiden Parallelbahnen am Frankfurter Flughafen nachts erneuert. Seit Beginn der Arbeiten in 2005 wurden insgesamt zirka 2.500 m Bahnlänge grunderneuert, davon zirka 1.900 m im Jahr 2006. Die restlichen 1.500 m werden im Jahr 2007 in zwei Bauabschnitten saniert.

Mit der Neugestaltung der beiden zentralen Marktplätze in Terminal 1, Shopping Avenue und Shopping Boulevard, wurde das Retail-Angebot in Frankfurt im Geschäftsjahr 2006 weiter ergänzt und vergrößert. Neue Shopkonzepte und neue Marken bieten ein außergewöhnliches Shopping-Erlebnis.

Im August wurde das Restaurant „Käfer's“ in der Shopping Avenue nach umfassender Sanierung wiedereröffnet. Ende September ging der jetzt größte Travel Value Shop des Flughafens nach deutlicher Erweiterung und mit einer neuen Konzeption im Bereich B-Schengen wieder in Betrieb.

Auch im Jahr 2007 ist es unser Ziel, weitere Retail-Flächen zu schaffen. Mit der Überbauung der Gebäudelücke zwischen den Bereichen A und B sowie der Erweiterung der Abflughalle C wird zusätzliche Fläche für ein erweitertes Retail-Angebot entstehen. Auch im Terminal 2 wird im Jahr 2007 mehr Platz für Airport-Shopping geschaffen.

Immobilien

Der Fraport-Vorstand hat beschlossen, das Immobiliengeschäft zu einem weiteren Kernbereich auszubauen. Strategisch wichtige Immobilienprojekte wurden erfolgreich auf den Weg gebracht, unter anderem wird Anfang 2007 mit der Überbauung des Fernbahnhofs begonnen, das Behördenzentrum mit rund 4.000 m² Nutzfläche konnte nach nur sechs Monaten Bauzeit fertiggestellt und in Betrieb genommen werden.

Die neue, vom Vorstand in 2006 verabschiedete Immobilienstrategie umfasst im Wesentlichen drei Schritte: eine verbesserte Bewirtschaftung bestehender Flächen, Realisierung neuer Flächennutzungskonzepte im Rahmen der Immobilien-Projektentwicklung und schließlich eine Steigerung der unternehmerischen Flexibilität durch die Steuerung des Immobilienvermögens nach einem Portfolio-Ansatz.

Im Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement, der für die Immobilienentwicklung und -vermarktung der Fraport AG verantwortlich ist, werden alle Funktionen zusammengezogen, die eine effektive Bewirtschaftung des Immobilienbestands und dessen weitere Entwicklung ermöglichen. Dazu zählen die Immobilien-Masterplanung auf Basis des bestehenden Generalausbauplans, die kaufmännische Projektentwicklung und das Objektmanagement. Ziel der Neustrukturierung ist die Schaffung einer internen Einheit, die wie eine unabhängige Immobiliengesellschaft wirtschaftet.

Akquisitionsprojekte

Der weltweite Trend zur Privatisierung von Flughäfen und zur Vergabe von Managementleistungen hält an. Fraport wird sich unter der Maßgabe Wertschaffung bei begrenztem Kapitaleinsatz selektiv an Verkaufsprozessen beteiligen, bei der die Kompetenzen des Flughafen-Betreibers einen Wettbewerbsvorteil darstellen. Dabei werden insbesondere Projekte verfolgt, die im Rahmen des aktuellen Portfolios zu Wachstum führen, wie zum Beispiel ein möglicher weiterer Anteilskauf in Lima oder die Neuausschreibung Antalya, und die starkes Potenzial für Verkehrswachstum und Profitabilitätssteigerung bieten. Hier sind insbesondere Ost- und Südosteuropa, China und Indien zu nennen, vereinzelt auch Flughäfen in Süd- und Mittelamerika.

Geschäftsaussichten für 2007 und 2008

Unsere Annahmen über die zukünftige Entwicklung gehen davon aus, dass der internationale Luftverkehr nicht durch externe Schocks wie Terroranschläge, Kriege oder Epidemien beeinträchtigt wird.

Wirtschaftliches Umfeld und Luftverkehrsaufkommen

Die globale Wirtschaftsdynamik wird auch 2007 nicht entscheidend gebremst. Führende nationale und internationale Wirtschaftsinstitute und Banken²⁰ prognostizieren für die Weltwirtschaft einen gegenüber dem Vorjahr moderateren realen Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts von 4 bis 4,5 %. Wachstumsmotor sind dabei erneut die asiatischen Schwellenländer (knapp 8 %), Lateinamerika (zirka 4 %) sowie erneut Mittel- und Osteuropa (rund 5 %). Die Aussichten für die großen Industrienationen USA (zirka 2,5 %), Japan (zirka 2 %) aber auch für die EU-Länder (zirka 2,3 %) fallen moderater aus. Gleiches gilt für die deutsche Volkswirtschaft, die mit 1 bis 2,3 % schwächer zulegen sollte als im Vorjahr. Auch im Jahr 2008 wird sich nach Expertenmeinung der positive Konjunkturzyklus der Weltwirtschaft (knapp 4,3 bis 4,6 %) – sogar wieder leicht verbessert – fortsetzen. Der Welthandel²¹, bis dato Impulsgeber der deutschen Export- und auch Gesamtwirtschaft, dürfte mit 7,5 bis 8,0 % seine Wachstumsdynamik beibehalten. In Verbindung mit den guten weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und den strukturellen nationalen Verbesserungen erhellen sich die deutschen Konjunkturaussichten für 2008 wieder.

Neben den Rohstoffpreisen, den Wechselkursschwankungen und einem zurückhaltenden Konsumverhalten, insbesondere in Europa und Deutschland, bleiben latente Risiken wie zum Beispiel Terrorismus, Epidemien oder Naturkatastrophen für die Wirtschaft und das Reiseverhalten bestehen.

Rahmenbedingungen für den deutschen Luftverkehr

Die Erhöhung der Mehrwertsteuer zum 1. Januar 2007 wird auf die Verkehrsentwicklung des Flughafens Frankfurt aufgrund seiner Verkehrsstruktur voraussichtlich keine wesentliche Auswirkung haben. Obwohl die Diskussion über eine eventuelle Besteuerung des Flugbenzins (Kerosin) noch immer andauert, wird eine solche für die Jahre 2007 und 2008 weiterhin eher als unwahrscheinlich eingeschätzt.

Der Bundestag hat Ende 2006 das neue Fluglärmgesetz verabschiedet. Mit dem Inkrafttreten wird für das Jahr 2007 gerechnet. Die Auswirkungen auf Fraport sind derzeit noch nicht konkret zu benennen.

²⁰ DekaBank, 31. Januar 2007; Deutsche Bank, 9. Februar 2007; OECD, November 2006; DIHK, 15. Februar 2007.

²¹ OECD, Stand November 2006; DekaBank, Stand Dezember 2006.

Obwohl die Europäische Kommission Ende 2006 eine weitere Liberalisierung im Bereich der Bodenverkehrsdienste zunächst zurückgestellt hat, wird das Thema mittelfristig weiter diskutiert werden. Da die weitere Entwicklung noch nicht absehbar ist, können die Auswirkungen derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

Anfang 2007 hat die Europäische Kommission eine Gesetzesinitiative zu einem einheitlichen Rechtsrahmen für Flughafen-Entgelte im europäischen Luftverkehr veröffentlicht. Es bleibt abzuwarten, inwieweit sich dieses mittelfristig auf die Entgelte auswirken kann.

Die Trennung der ankommenden und abfliegenden Passagiere aus „Schengen“- und „Non-Schengen“-Staaten wird am Flughafen Frankfurt sukzessive umgesetzt und voraussichtlich bis Ende 2008 vollständig abgeschlossen. Die neuen Vorschriften über die Mitnahme von Flüssigkeiten im Handgepäck von Flugreisenden wurden bereits erfolgreich umgesetzt. Inwieweit es innerhalb des Jahres 2007 noch zu weiteren Regelungen in Bezug auf das Handgepäck kommen wird, wird im Moment innerhalb der Europäischen Kommission noch abgestimmt.

Im Dezember 2005 wurde vom EU-Parlament eine Verordnung verabschiedet, welche die Rechte von Passagieren mit eingeschränkter Mobilität stärkt. Nach einer zweijährigen Übergangsfrist liegt die Verantwortung für die Betreuung dieser Fluggäste künftig ausschließlich bei den Flughafen-Betreibern. Mit welchen Auswirkungen aufgrund von erforderlichen baulichen Maßnahmen sowie zusätzlichem Personaleinsatz zu rechnen ist, wird derzeit konkret geprüft.

Entwicklung des Luftverkehrs

Die IATA²² geht von einem Anstieg der Passagierzahlen im internationalen Linienverkehr von 4,9 % in 2007 und 4,7 % in 2008 aus. Für Europa werden Werte von 4,5 % beziehungsweise 4,4 % erwartet, für Deutschland jeweils 3,7 %. Die Erwartungen für die Luftfracht liegen weltweit leicht höher. ICAO²³ erwartet für den gesamten Welt-Linienflugverkehr (internationaler plus Inlandsverkehr bezogen auf Passagierkilometer) mit 6,1 % in 2006, 5,8 % für 2007 sowie 5,6 % für 2008 eine kaum nachlassende Wachstumsdynamik. In der ACI-Prognose²⁴ wird ein weltweites Passagieraufkommen von 5,7 % für 2007 und 5,0 % für 2008 erwartet, Europa leicht darunterliegend (5,4 % und 4,6 %). Die Luftfracht soll sich mit 6,4 % und 6,1 % weltweit, beziehungsweise 6,6 % und 5,6 % in Europa noch besser entwickeln.

Wir erwarten für den Flughafen Frankfurt in 2007 erneut einen nur moderaten Anstieg des Passagieraufkommens (über 1 %), die Luftfracht sollte angesichts der anhaltend guten Rahmenbedingungen für den globalen Gütertausch deutlich zulegen (zirka 4 %). Der Interkontinentalverkehr aber auch Osteuropa bleiben dabei in Frankfurt ein wesentlicher Wachstumsmotor.

Am Standort Frankfurt-Hahn sollte die Aufnahme zusätzlicher Flugrouten der Ryanair das Wachstum treiben. Daneben wird erwartet, dass sich das Cargo- und Bewegungsaufkommen durch Aufstockung bestehender und neue Carrier positiv entwickelt.

Für Hannover gehen die Verkehrsprognosen von einem fortgesetzten Ausbau der Kapazitäten sowie der Streckennetze vor allem der Low-Cost-Airlines aus. Im September 2007 endet die Konzession für den Betrieb des Terminal 1 in Antalya, sodass hier ein Rückgang zu verzeichnen sein wird.

Eine positive Passagierentwicklung erwarten wir an unserem Flughafen in Lima aufgrund der Erholung des Inlandsverkehrs und insbesondere die Auslastung des Anstiegs der Frequenzen nach Nordamerika. Daneben wird von einer Steigerung des Sitzladefaktors und der durchschnittlichen Sitzkapazität ausgegangen.

Das Geschäft der beiden Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien betrifft den Touristikverkehr. Auch hier gehen wir von einer zufriedenstellenden Entwicklung aus. Hinsichtlich der Luftfracht ist ebenfalls mit einer positiven Entwicklung zu rechnen.

²² International Air Transport Association, Oktober 2006.

²³ International Civil Aviation Organisation, Stand August 2006.

²⁴ Airports Council International, Februar 2007.

Konzern-Segmente 2007

Im Konzern-Segment **Aviation** wird die Verkehrssteigerung in Frankfurt die Umsatzrückgänge im Sicherheitsgeschäft voraussichtlich nicht kompensieren können. Letztere entstehen durch Einsparungen aufgrund der Einführung der automatischen mehrstufigen Reisegepäckkontrolle sowie aufgrund von Produktivitätssteigerungen durch Umorganisationen, die an die Fluggesellschaften und das Bundesministerium des Innern weitergegeben werden. Im Personalaufwand sollten diese Einsparungen den Tarifeffekt überkompensieren können. Mit der Umorganisation einhergehend ergeben sich durch reduzierten Einsatz von Fremdpersonal auch Einsparungen im Sachaufwand. Gegenläufig wirkt der erhöhte Aufwand aus dem Investitionsprogramm für die Kapazitätsausweitung. Auch der Abschreibungsaufwand sollte durch die genannten Investitionen geprägt sein. Insgesamt wird das Segment-Ergebnis – auch aus einmaligen Sondereffekten in Verbindung mit der Auflösung von Rückstellungen im Geschäftsjahr 2006 – voraussichtlich unter dem des Vorjahrs liegen.

Im Segment **Retail & Properties** sollte sich der Ausbau des Retail-Geschäfts insbesondere durch zusätzliche Flächen weiterhin positiv auswirken. Aufgrund von Gebäudeabrissen erwarten wir einen weiteren Rückgang der Mietumsätze, der durch die Rückgewinnung der Lufthansa als Stromkunden überkompensiert wird. Durch Personalmehrbedarf in Verbindung mit Zentralisierungsmaßnahmen im IT-Bereich und zur Steuerung der Investitionsprogramme sowie bei den integrierten Beteiligungen sollte der Personalaufwand ansteigen. Der Sachaufwand sollte durch steigende Energiepreise, die Belieferung der Lufthansa mit Strom sowie die umfangreichen aus Investitionstätigkeiten resultierenden Aufwandsanteile geprägt sein. Insgesamt wird sich voraussichtlich ein EBITDA unter dem des Vorjahres ergeben. Die aus den geplanten Gebäudeabbrüchen resultierenden Verkürzungen der Restnutzungsdauern führen zu einem Anstieg des Abschreibungsaufwands, sodass sich ein Segment-Ergebnis unter dem Vorjahregebnis ergibt.

Im Segment **Ground Handling** erwarten wir aufgrund der Verkehrsentwicklung eine Steigerung der Infrastrukturentgelte sowie zusätzliche Entgelte aus der 100 % Reisegepäckkontrolle aufgrund von Kostenunterdeckung im vergangenen Jahr. Die erwartete Steigerung des Marktanteils im Bereich Flugzeugabfertigung dürfte die Preisnachlässe aufgrund bestehender Verträge sowie steigendem Marktdruck nicht vollständig kompensieren können. In Verbindung mit einer Reduzierung der sonstigen betrieblichen Erträge durch Auflösungen von Rückstellen im Geschäftsjahr 2006, erwarten wir eine Gesamtleistung, die deutlich unter Vorjahr liegen dürfte. Durch striktes Kostenmanagement sollten wir die Gesamtkosten senken können und erwarten insgesamt ein Segment-Ergebnis unter dem Vorjahr, das sich dennoch auf einem guten Niveau bewegen sollte.

Die EU-Kommission hatte zum Dezember 2006 die Verabschiedung eines Entwurfs zur Revision der Bodenverkehrsdienst-Richtlinie geplant, die eine weitere Öffnung des Markts zur Folge hätte haben können. Die Kommission hat diesen Entwurf zunächst zurückgezogen.

Wir erwarten im Segment **External Activities** eine Zunahme der Umsatzerlöse begründet durch die erstmalige Konsolidierung der neuen Tochtergesellschaft Twin Star und der Vollkonsolidierung des Flughafens Lima nach dem Erwerb zusätzlicher Anteile, für die noch die Genehmigungen seitens des Konzessionsgebers und der Banken ausstehen. Daneben sollten sich positive Entwicklungen bei der ICTS und dem Flughafen Frankfurt-Hahn zeigen.

Bei der ICTS sind Erlössteigerungen aus der Geschäftsexpansion zu erwarten. Aufgrund der Einführung der mehrstufigen Reisegepäckkontrollanlage am Standort Frankfurt wird sich hier das Geschäftsvolumen der ICTS reduzieren. Die Prognose am Flughafen Frankfurt-Hahn sieht in Verbindung mit einer Ausweitung des Ryanair-Angebots an diesem Standort ein Verkehrswachstum und einen Anstieg der Umsatzerlöse vor.

Dem steht voraussichtlich ein rückläufiger Umsatz durch das Auslaufen des Konzessionsvertrags mit Antalya gegenüber.

Die Entwicklung des Personalbedarfs im Segment sollte mit der Umsatzentwicklung einhergehen. Der Segment-Sachaufwand sollte insbesondere aus der Vollkonsolidierung Lima deutlich ansteigen, da die Gesellschaft den operativen Betrieb über Fremdpersonal und Fremdleistungen abwickelt. Zusätzlich sollte geschäftsbedingt der Sachaufwand bei der ICTS und am Flughafen Frankfurt-Hahn ansteigen.

Insgesamt erwarten wir aufgrund der Sondereffekte in 2006 eine leichte EBITDA-Senkung gegenüber Vorjahr. Das Segment-Ergebnis sollte auf Vorjahresniveau liegen.

Konzern-Kennzahlen 2007

Konzernweit erwarten wir 2007 eine Steigerung der **Umsatzerlöse** aus den zuvor erörterten Gründen. Die **übrigen Erträge** sollten deutlich zurückfallen, da sich in 2006 in dieser Position umfangreiche Sondereffekte ausgewirkt haben.

Der **Personalaufwand** sollte moderat ansteigen. Als Reaktion auf den spürbaren Marktdruck streben wir kontinuierliche Produktivitätssteigerungen an. Unterstützt werden diese Bemühungen unter anderem durch unsere Optimierungsprojekte „Focus Competition“ und die zuvor erörterten „Strategischen Optionen Sicherheitsbereiche“. Die ICTS Europe, der Flughafen in Frankfurt-Hahn und die Ground-Handling-Tochter Airport Personal Service weisen aufgrund ihrer geplanten Geschäftsausweitungen einen Anstieg des Personalaufwands aus. Zusätzlich kommt es durch die Erstkonsolidierungen der Twin Star und der Beteiligung in Lima zu einem weiteren Mehraufwand.

Der **Sachaufwand** steigt voraussichtlich deutlich an. Dies resultiert im Wesentlichen aus der genannten Erweiterung des Konsolidierungskreises. Am Standort Frankfurt sollte das umfangreiche Investitionsprogramm zu einem starken Anstieg der Aufwandsanteile aus den geplanten Investitionen führen. Durch unser striktes Kostenmanagement erwarten wir diesen Zuwachs am Standort Frankfurt durch entsprechende Einsparungen nahezu ausgleichen zu können. Außerdem streben wir weiterhin an, die Effizienz unserer Dienstleistungen und Services zu erhöhen. Im Rahmen des Projekts Focus Competition wurden Einsparungen in den administrativen Tätigkeiten und im Zentralbereich in Höhe von insgesamt 25 Mio € bis zum Jahr 2010 im Sach- und Personalaufwand identifiziert. Die Realisierung der Einsparpotenziale hat in den konkreten Umsetzungsprojekten begonnen.

Durch die positiven einmaligen Effekte im EBITDA des Jahres 2006 sollte sich das **EBITDA** im Geschäftsjahr 2007 voraussichtlich verringern. Nach Abzug der Einmaleffekte im EBITDA 2006 sollte das EBITDA im Geschäftsjahr 2007 insbesondere durch die Neukonsolidierung der Gesellschaften Twin Star und Lima auf oder leicht über Vorjahresniveau liegen.

Der Ergebniseffekt wird voraussichtlich durch leicht anwachsende **Abschreibungen** aufgrund von Nutzungsdauerverkürzungen in Zusammenhang mit der Ausbauplanung auf der **EBIT**-Ebene verstärkt.

Das **Konzern-Ergebnis** wird voraussichtlich durch ein verschlechtertes Finanzergebnis belastet. Dieser Rückgang resultiert daraus, dass in 2006 eine Zahlung auf die Entschädigung für das Terminalprojekt in Manila erfolgte. Hinzu kommen hohe geplante Finanzierungsaufwendungen durch die Terminalerweiterung in Lima und der Wegfall der Erträge aus unserer spanischen Beteiligung Ineuropa Handling U.T.E. aufgrund des Auslaufens der Konzessionen. Das Zinsergebnis sollte sich insbesondere aufgrund der erwarteten Kreditaufnahmen für Investitionen im Rahmen des Ausbauprogramms ergebnisbelastend auswirken.

Vorschau 2008

Auch für die kommenden Jahre gehen die einschlägigen Branchenstudien von einer Zunahme des Weltluftverkehrs aus. Dies sollte auch auf unsere Konzern-Flughäfen zutreffen; auf den Flughafen Frankfurt allerdings aufgrund der beschriebenen Kapazitätsbeschränkungen nicht im gleichen Maße.

Im Segment **Aviation** erwarten wir eine Fortsetzung der Trends des Jahres 2007 im Umsatzbereich in abgeschwächter Form, wobei die Flughafen-Entgelte neu festgesetzt werden müssen. In den kommenden Jahren sollte der Sachaufwand durch die Verkehrssteigerung und die Ausbauaktivitäten geprägt sein. Mit dem Projekt „Focus Competition“ und durch die Effizienzpotenziale im Sicherheitsgeschäft wollen wir dem möglichst entgegenwirken.

Das Segment **Retail & Properties** sollte von einer weiteren Steigerung der Einzelhandelsflächen und der Retail-Umsätze profitieren. Der Personalbedarf wird durch das erhöhte Geschäftsvolumen der integrierten Beteiligungen des Segments voraussichtlich ansteigen. Die Entwicklung des Sachaufwands ist geprägt von Aufwandsanteilen aus umfangreichen Investitionstätigkeiten. Da der Umsatzanstieg des Segments den Anstieg des operativen Aufwands übertreffen sollte, ist mit einem anwachsenden EBITDA zu rechnen. Das EBIT sollte einen ähnlichen Verlauf aufweisen.

Im Segment **Ground Handling** sollte der Umsatz im Bereich der Infrastrukturentgelte mit dem Verkehr wachsen und im Bereich der Bodenverkehrsdienste stabil bleiben. Die EU-Kommission hatte zum Dezember 2006 die Verabschiedung eines Entwurfs zur Revision der Bodenverkehrsdienst-Richtlinie geplant, die eine weitere Öffnung des Markts zur Folge hätte haben können. Die Kommission hat diesen Entwurf zunächst zurückgezogen. Wir erwarten dennoch, dass der große Kosten- und Marktdruck bestehen bleiben wird und arbeiten weiter intensiv an einer Verbesserung der Kostensituation. Im Segment-Personalaufwand sollte sich der optimierte Personalmix positiv niederschlagen. Insgesamt wollen wir die Produktivität im Segment in den nächsten Jahren kontinuierlich verbessern. Die Ergebnis-Marge in diesem Segment sollte sich auf gutem Niveau konsolidieren.

Im Segment **External Activities** wird aus heutiger Sicht eine positive Entwicklung erwartet. Wesentliche Effekte könnten sich durch neue Beteiligungen beziehungsweise die Aufstockung oder Reduzierung bestehender Beteiligungen im Rahmen der Konsolidierung ergeben. Wir gehen insgesamt von wachsendem Umsatz und Ergebnis aus.

Investitionen

Die geplanten Investitionen im Jahr 2007 werden bestimmt durch einen unverändert hohen Modernisierungsbedarf der bestehenden Terminalanlagen, die A380-Modifizierung der Abfertigungseinrichtungen und Flugbetriebsflächen, die kapazitätserweiternden Investitionen zum Beispiel im Bereich C und C/D sowie die Anpassungen aufgrund der EU-Sicherheitsverordnungen am Standort Frankfurt.

Die erwartete Genehmigung des Kapazitätsausbaus des Flughafen Frankfurt voraussichtlich Ende 2007 wird dann eine deutliche Steigerung der Investitionen aufgrund von vorbereitenden Arbeiten in Form von Abriss- und Verdrängungsmaßnahmen auslösen.

Die Absichtserklärung (Letter of Intent) zwischen Fraport AG und Celanese AG/Ticona GmbH von November 2006 sieht auf Basis noch zu verhandelnder endgültiger Verträge vor, den Produktionsbetrieb der Ticona am Standort Kelsterbach zu beenden und die Grundstücke nach Beseitigung aller Werkseinrichtungen und etwaiger erforderlicher Sanierungen an Fraport zu übertragen. Fraport wird als Gegenleistung einen Betrag von 650,0 Mio € an Celanese/Ticona zahlen. Für 2008 ist eine Zahlung von 200,0 Mio € vorgesehen.

Das Gesamtinvestitionsvolumen für den Bau einer neuen Landebahn sowie von Passagierabfertigungs- und weiterer Betriebsanlagen ist – inklusive der Zahlungen an Ticono und inflationsbereinigt (bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000) – mit über 4 Mrd € bis zum Jahr 2020 angesetzt. Von 2000 bis Ende 2006 haben wir im Zuge der Vorbereitungen davon bereits 405,7 Mio € investiert, von denen 62,6 Mio € aufwandswirksam erfasst wurden.

Die Finanzinvestitionen könnten in den Jahren 2007 und 2008 in Abhängigkeit von erfolgreichen Akquisitionen ansteigen. Der weltweite Trend zur Privatisierung von Flughäfen und zur Vergabe von Managementleistungen hält an. Fraport wird sich an diesem Prozess aktiv beteiligen. Der strategische Fokus liegt auf Wertschaffung bei begrenztem Kapitaleinsatz. Aufgrund der überdurchschnittlichen Wachstumsperspektiven interessieren wir uns schwerpunktmäßig für Projekte in Osteuropa, Indien und China.

Vermögens- und Finanzsituation

Fraport wird auch 2007 und 2008 über eine äußerst stabile Bilanz verfügen. Durch die geplanten Investitionstätigkeiten am Standort Frankfurt werden sich dahingehend Veränderungen der Bilanzstruktur ergeben, dass sich der Finanzierungsbedarf über die Kreditseite erhöhen und somit das Verhältnis zwischen Eigen- und Fremdkapital besser ausgleichen sollte. Das Konzern-Eigenkapital wird sich weiterhin durch die positiven Jahresergebnisse verbessern. Insgesamt sollte sich in den kommenden Jahren die Bilanzsumme aufgrund dieser Entwicklung erhöhen.

Während sich die langfristigen Vermögenswerte im Wesentlichen bei den immateriellen Vermögenswerten und dem Sachanlagevermögen in Verbindung mit der geplanten Investitionstätigkeit am Standort Frankfurt erhöhen, erwarten wir bei den kurzfristigen Vermögenswerten eine stabile Entwicklung.

Auch langfristig soll die angestrebte Bilanzstruktur die relevanten Liquiditäts-Voraussetzungen eines Investment-Grade-Status erfüllen.

Neben der Gewinnthesaurierung sind weitere Eigenkapitalerhöhungen nur durch die Ausgabe neuer Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungs- und Aktienoptionsprogramms geplant. Zur Finanzierung der geplanten Investitionen in 2007 und 2008 stehen dem Konzern ausreichend Mittel zur Verfügung.

Dividendenpolitik

Wir beabsichtigen, sofern sich keine wesentlichen negativen Faktoren ergeben, die Fraport-Aktionäre auch in den nächsten Jahren mit einer Ausschüttung in etwa in der Größenordnung der für das Geschäftsjahr 2006 vorgeschlagenen Dividende am Jahresüberschuss zu beteiligen.

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

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2006

in Mio €	Anhang	2005	2006
Umsatzerlöse	(6)	2.089,8	2.143,9
Veränderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	(7)	0,1	0,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	(8)	20,6	23,1
Sonstige betriebliche Erträge	(9)	31,2	83,3
Gesamtleistung		2.141,7	2.250,3
Materialaufwand	(10)	-333,6	-353,3
Personalaufwand	(11)	-1.032,5	-1.076,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	(12)	-235,9	-248,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(13)	-233,1	-241,7
Betriebliches Ergebnis		306,6	330,4
Zinserträge		17,0	19,0
Zinsaufwendungen	(14)	-40,1	-44,9
Ergebnis at equity	(15)	8,2	5,6
Erträge aus Beteiligungen	(16)	6,3	6,8
Wertminderungen auf Finanzanlagen	(17)	-1,3	-0,4
Sonstiges Finanzergebnis	(18)	-11,3	23,7
Finanzergebnis		-21,2	9,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		285,4	340,2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(19)	-123,9	-111,3
Konzern-Jahresüberschuss		161,5	228,9
Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss		0,3	-0,4
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss		161,2	229,3
Einstellung in Gewinnrücklagen		-79,1	-124,1
Konzern-Bilanzgewinn		82,1	105,2
Ergebnis je 10-€-Akte in €	(20)		
unverwässert		1,78	2,51
verwässert		1,75	2,48
EBITDA		542,5	578,4
EBIT		306,6	330,4

Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2006

Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2005	31.12.2006
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	(21)	108,3	97,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(22)	50,2	42,3
Sachanlagen	(23)	2.587,3	2.729,2
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	(24)	37,4	66,9
Beteiligungen at equity	(25)	53,6	56,2
Andere Finanzanlagen	(26)	209,5	302,1
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(27)	33,2	36,8
Ertragsteuerforderungen	(28)	-	32,2
Latente Steueransprüche	(29)	19,3	16,4
		3.098,8	3.379,2
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(30)	14,4	32,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(31)	190,0	185,5
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(27)	71,5	62,3
Ertragsteuerforderungen	(28)	-	2,0
Zahlungsmittel	(32)	574,2	632,5
		850,1	915,2
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(33)	2,7	0,1
		852,8	915,3
		3.951,6	4.294,5

Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2005	31.12.2006
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(34)	910,7	913,7
Kapitalrücklage	(34)	550,5	558,8
Gewinnrücklagen	(34)	599,2	746,3
Konzern-Bilanzgewinn	(34)	82,1	105,2
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(34)	2.142,5	2.324,0
Minderheitsanteile am Eigenkapital	(35)	15,4	22,1
		2.157,9	2.346,1
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	(36)	622,4	718,8
Sonstige Verbindlichkeiten	(37)	115,4	106,1
Latente Steuerverpflichtungen	(38)	112,2	127,6
Pensionsverpflichtungen	(39)	21,4	20,6
Ertragsteuerrückstellungen	(40)	167,0	166,2
Sonstige Rückstellungen	(41)	112,1	101,4
		1.150,5	1.240,7
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	(36)	140,1	125,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(42)	173,3	229,0
Sonstige Verbindlichkeiten	(37)	105,1	118,1
Ertragsteuerrückstellungen	(40)	18,5	16,4
Sonstige Rückstellungen	(41)	206,2	218,8
		643,2	707,5
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	(43)	-	0,2
		643,2	707,7
		3.951,6	4.294,5

Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2006

in Mio €	Anhang	2005	2006
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss		161,2	229,3
Ertragsteuern		123,9	111,3
Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss		0,3	-0,4
Berichtigungen für:			
Abschreibungen/Zuschreibungen (Anlagevermögen)		241,3	248,4
Zinsergebnis		23,1	25,9
Beteiligungserträge		-6,3	-6,8
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen		4,7	-5,6
Unrealisierte Fremdwährungsergebnisse		8,0	0,3
Veränderungen der Equity-Bewertung		-6,7	-5,6
Veränderungen der Vorräte		-2,3	2,9
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte		-12,1	-29,2
Veränderungen der Rückstellungen		51,5	39,9
Veränderungen der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden und Rückstellungen)		66,9	31,2
Betrieblicher Bereich		653,5	641,6
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen		-40,1	-44,9
Erhaltene Zinsen		17,0	19,0
Erhaltene Dividenden		6,3	6,8
Gezahlte Ertragsteuern		-143,0	-137,6
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	(45)	493,7	484,9
Investitionen in immaterielle Vermögenswerte		-9,3	-7,2
Investitionen in Sachanlagen		-426,1	-443,9
Investitionen in Beteiligungen at equity		0,0	-0,6
Investitionen in „als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien“		-32,8	-
Konsolidierungskreisbedingte Änderung		11,4	-
Erwerb von konsolidierten Tochterunternehmen		-2,5	-
Verkauf von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen		0,8	13,2
Sonstige Finanzinvestitionen (langfristig)		-191,7	-80,5
Erlöse aus Anlagenabgängen		32,0	19,6
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	(45)	-618,2	-499,4
An Gesellschafter des Mutterunternehmens gezahlte Dividenden		-67,9	-82,0
An Minderheitsgesellschafter gezahlte Dividenden		-1,2	-0,7
Kapitalerhöhung		20,8	15,7
Veränderung der Finanzschulden		94,5	140,3
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	(45)	46,2	73,3
Konsolidierungskreisbedingte Änderung		-11,4	-
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		-2,5	-0,5
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung		-	-14,9
Veränderung des Finanzmittelbestands		-92,2	43,4
Finanzmittelbestand zum 1.1.		666,4	574,2
Finanzmittelbestand zum 31.12.	(45)	574,2	617,6

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen				Konzern-Bilanzgewinn	Gesellschaft der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Minderheitsanteile am Eigenkapital	Eigenkapital Gesamt
				Gesetzliche Rücklage	Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Marktbewertungsrücklage				
Stand 1.1.2005		905,1	539,3	36,5	499,7	-14,6	-3,2	68,0	2.030,8	10,8	2.041,6
Währungsänderungen		-	-	-	-	6,8	-	-	6,8	-	6,8
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		-	-	-	-	-	0,5	-	0,5	-	0,5
Marktbewertung von Derivaten		-	-	-	-	-	-4,6	-	-4,6	-0,5	-5,1
Nettoertrag (+)/Nettoaufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst		0,0	0,0	0,0	0,0	6,8	-4,1	0,0	2,7	-0,5	2,2
Kapitalerhöhung Flughafen Frankfurt-Hahn		-	-	-	-	-	-	-	0,0	6,4	6,4
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm		1,2	2,6	-	-	-	-	-	3,8	-	3,8
Weitergabe eigener Anteile		0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Management-Stock-Options-Plan											
Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte		4,3	6,3	-	-	-	-	-	10,6	-	10,6
Wert erbrachter Leistungen (Bewertung)		-	2,2	-	-	-	-	-	2,2	-	2,2
Ausschüttungen		-	-	-	-	-	-	-67,9	-67,9	-1,2	-69,1
Konzern-Jahresüberschuss		-	-	-	79,1	-	-	82,1	161,2	0,3	161,5
Konsolidierungsmaßnahmen/übrige Veränderungen		-	-	-	-1,0	-	-	-0,1	-1,1	-0,4	-1,5
Stand 31.12.2005	(34), (35)	910,7	550,5	36,5	577,8	-7,8	-7,3	82,1	2.142,5	15,4	2.157,9
Stand 1.1.2006		910,7	550,5	36,5	577,8	-7,8	-7,3	82,1	2.142,5	15,4	2.157,9
Währungsänderungen		-	-	-	-	2,3	-	-	2,3	-	2,3
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		-	-	-	-	-	12,3	-	12,3	-	12,3
Marktbewertung von Derivaten		-	-	-	-	-	8,0	-	8,0	-	8,0
Nettoertrag (+)/Nettoaufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst		0,0	0,0	0,0	0,0	2,3	20,3	0,0	22,6	0,0	22,6
Kapitalerhöhung Flughafen Frankfurt-Hahn		-	-	-	-	-	-	-	0,0	6,4	6,4
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm		0,8	3,7	-	-	-	-	-	4,5	-	4,5
Weitergabe eigener Anteile		0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Management-Stock-Options-Plan											
Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte		2,1	2,7	-	-	-	-	-	4,8	-	4,8
Wert erbrachter Leistungen (Bewertung)		-	1,8	-	-	-	-	-	1,8	-	1,8
Ausschüttungen		-	-	-	-	-	-	-82,0	-82,0	-0,7	-82,7
Konzern-Jahresüberschuss		-	-	-	124,1	-	-	105,2	229,3	-0,4	228,9
Konsolidierungsmaßnahmen/übrige Veränderungen		-	-	-	0,4	-	-	-0,1	0,3	1,4	1,7
Stand 31.12.2006	(34), (35)	913,7	558,8	36,5	702,3	-5,5	13,0	105,2	2.324,0	22,1	2.346,1

Konzern-Anlagenspiegel

in Mio €	Geschäfts- oder Firmenwert	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Immaterielle Vermögens- werte Summe	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Anlagen im Bau
Anschaffungs-/Herstellungskosten							
Stand 1.1.2006	213,4	111,4	324,8	3.356,0	1.568,7	381,7	466,2
Veränderungen aus Währungs- umrechnungsdifferenzen	0,0	-0,5	-0,5	-2,7	0,0	-0,2	-0,1
Konsolidierungskreisänderungen	-2,1	-0,5	-2,6	-3,6	-2,1	-49,6	-0,4
Zugänge	0,0	7,2	7,2	105,2	52,7	42,6	243,4
Abgänge	0,0	-6,2	-6,2	-73,2	-107,2	-32,2	-25,1
Umbuchungen	0,0	1,6	1,6	32,9	46,6	4,2	-84,9
Stand 31.12.2006	211,3	113,0	324,3	3.414,6	1.558,7	346,5	599,1
Kumulierte Abschreibungen							
Stand 1.1.2006	105,1	61,2	166,3	1.605,4	1.323,2	256,7	0,0
Konsolidierungskreisänderungen	-1,0	-0,4	-1,4	-0,9	-1,4	-18,6	0,0
Zugänge	10,1	15,8	25,9	140,3	48,3	33,2	0,0
Abgänge	0,0	-5,9	-5,9	-65,0	-99,4	-32,1	0,0
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zuschreibungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stand 31.12.2006	114,2	70,7	184,9	1.679,8	1.270,7	239,2	0,0
Restbuchwerte							
Stand 31.12.2006	97,1	42,3	139,4	1.734,8	288,0	107,3	599,1
Anschaffungs-/Herstellungskosten							
Stand 1.1.2005	211,4	133,2	344,6	3.250,5	1.575,7	354,2	302,1
Veränderungen aus Währungs- umrechnungsdifferenzen	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,3
Konsolidierungskreisänderungen	0,0	-36,2	-36,2	9,9	0,0	0,2	0,0
Zugänge	2,1	9,3	11,4	135,6	29,3	44,0	232,1
Abgänge	-0,1	-7,2	-7,3	-12,8	-61,6	-18,3	-10,6
Umbuchungen	0,0	12,2	12,2	-27,2	25,3	1,5	-57,7
Stand 31.12.2005	213,4	111,4	324,8	3.356,0	1.568,7	381,7	466,2
Kumulierte Abschreibungen							
Stand 1.1.2005	94,6	80,7	175,3	1.545,2	1.308,4	247,4	0,0
Konsolidierungskreisänderungen	0,0	-28,3	-28,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Zugänge	10,5	14,9	25,4	113,5	58,8	27,4	0,0
Abgänge	0,0	-6,1	-6,1	-7,6	-44,0	-18,1	0,0
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	-45,7	0,0	0,0	0,0
Zuschreibungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stand 31.12.2005	105,1	61,2	166,3	1.605,4	1.323,2	256,7	0,0
Restbuchwerte							
Stand 31.12.2005	108,3	50,2	158,5	1.750,6	245,5	125,0	466,2

Sachanlagen Summe	Als Finanz- investitionen gehaltene Immobilien	Beteili- gungen at equity	Sonstige Beteili- gungen	Available- for-sale- Wertpapiere	At fair value- Wertpapiere	Ausleihungen an Beteili- gungen*	Sonstige Ausleih- ungen	Andere Finanz- anlagen Summe
5.772,6	95,6	108,6	15,2	15,1	180,0	77,5	13,0	300,8
-3,0	0,0	-2,2	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
-55,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
443,9	53,4	6,4	4,5	46,8	20,9	0,1	8,2	80,5
-237,7	0,0	-1,6	-1,4	0,0	0,0	-6,9	-1,5	-9,8
-1,2	-23,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5.918,9	125,4	111,2	18,3	61,9	200,9	70,6	19,7	371,4
3.185,3	58,2	55,0	13,9	-0,6	5,2	69,2	3,6	91,3
-20,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
221,8	0,3	0,0	0,0	0,0	1,9	0,0	0,4	2,3
-196,5	0,0	0,0	-1,4	0,0	0,0	-1,7	-0,3	-3,4
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0,0	0,0	0,0	0,0	-18,6	-2,3	0,0	0,0	-20,9
3.189,7	58,5	55,0	12,5	-19,2	4,8	67,5	3,7	69,3
2.729,2	66,9	56,2	5,8	81,1	196,1	3,1	16,0	302,1
5.482,5	0,0	105,6	15,3	30,7	0,0	78,2	14,1	138,3
0,4	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0	-0,3	0,0	-0,3
10,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
441,0	32,8	5,5	0,0	10,3	180,0	0,0	1,4	191,7
-103,3	0,0	-1,3	-0,1	0,0	0,0	-0,4	-2,5	-3,0
-58,1	62,8	-3,7	0,0	-25,9	0,0	0,0	0,0	-25,9
5.772,6	95,6	108,6	15,2	15,1	180,0	77,5	13,0	300,8
3.101,0	0,0	58,7	14,0	-0,2	0,0	69,4	2,5	85,7
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
199,7	10,8	0,0	0,0	0,0	5,2	0,0	1,3	6,5
-69,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,4
-45,7	47,4	-1,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,6
0,0	0,0	-2,7	-0,1	-1,0	0,0	0,0	0,0	-1,1
3.185,3	58,2	55,0	13,9	-0,6	5,2	69,2	3,6	91,3
2.587,3	37,4	53,6	1,3	15,7	174,8	8,3	9,4	209,5

* Dies betrifft Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen.

Segment-Berichterstattung

(Anhang Textziffer 44)

Primäre Segment-Berichterstattung

in Mio €		Aviation	Retail & Properties	Ground Handling	External Activities	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2006	701,1	385,1	624,1	433,6	-	2.143,9
	2005	688,9	374,0	632,1	394,8	-	2.089,8
Sonstige Erträge	2006	31,4	22,3	23,4	29,3	-	106,4
	2005	19,0	12,7	7,7	12,5	-	51,9
Erträge mit Dritten	2006	732,5	407,4	647,5	462,9	-	2.250,3
	2005	707,9	386,7	639,8	407,3	-	2.141,7
Intersegmentäre Erträge	2006	44,4	390,2	18,1	119,0	-571,7	-
	2005	33,5	356,3	16,5	97,0	-503,3	-
Erträge gesamt	2006	776,9	797,6	665,6	581,9	-571,7	2.250,3
	2005	741,4	743,0	656,3	504,3	-503,3	2.141,7
Segment-Ergebnis/EBIT	2006	57,5	219,6	34,6	18,7	-	330,4
	2005	92,4	179,6	51,8	-17,2	-	306,6
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	2006	82,5	95,0	28,4	42,1	-	248,0
	2005	63,9	109,9	22,8	39,3	-	235,9
EBITDA	2006	140,0	314,6	63,0	60,8	-	578,4
	2005	156,3	289,5	74,6	22,1	-	542,5
Anteiliges Periodenergebnis der at equity bewerteten Unternehmen	2006	0,0	0,1	1,2	4,3	-	5,6
	2005	0,0	0,0	1,3	6,9	-	8,2
Erträge aus Beteiligungen	2006	0,0	0,0	0,0	6,8	-	6,8
	2005	0,0	0,0	0,0	6,3	-	6,3
Buchwerte des Segment-Vermögens	2006	1.766,2	1.429,0	552,3	496,4	50,6	4.294,5
	2005	1.583,3	1.471,0	377,1	500,9	19,3	3.951,6
Segment-Schulden	2006	513,9	682,1	163,2	279,0	310,2	1.948,4
	2005	443,6	620,2	145,2	287,0	297,7	1.793,7
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien	2006	224,2	168,8	61,3	50,2	-	504,5
	2005	204,4	173,0	47,7	60,1	-	485,2
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2006	39,1	50,2	12,3	15,9	-	117,5
	2005	42,3	54,8	13,1	31,8	-	142,0
Anteile an at equity bewerteten Unternehmen	2006	0,0	0,1	1,9	54,2	-	56,2
	2005	0,0	0,1	2,1	51,4	-	53,6

Sekundäre Segment-Berichterstattung

in Mio €		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Übrige Welt	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2006	1.821,5	254,2	56,7	11,5	-	2.143,9
	2005	1.798,5	248,1	32,0	11,2	-	2.089,8
Sonstige Erträge	2006	104,1	2,0	0,0	0,3	-	106,4
	2005	48,3	-0,2	3,7	0,1	-	51,9
Erträge mit Dritten	2006	1.925,6	256,2	56,7	11,8	-	2.250,3
	2005	1.846,8	247,9	35,7	11,3	-	2.141,7
Buchwerte des Segment-Vermögens	2006	3.970,4	187,9	59,2	26,4	50,6	4.294,5
	2005	3.631,1	210,8	63,0	27,4	19,3	3.951,6
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanz- investitionen gehaltenen Immobilien	2006	489,6	12,7	2,1	0,1	-	504,5
	2005	465,8	15,4	3,8	0,2	-	485,2

Konzern-Anhang

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

(1) Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

Der Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2006 der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (nachfolgend: Fraport AG), wurde nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt. Ziele dieser Darstellung auf der Grundlage international anerkannter Rechnungslegungsvorschriften sind eine verbesserte internationale Vergleichbarkeit und eine erhöhte Transparenz unseres Unternehmens für die externen Adressaten.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2006 haben wir die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) hierzu vollständig und uneingeschränkt angewendet. Gemäß § 315 a Abs. 1 HGB wurden die ergänzenden Anhangangaben nach §§ 313, 314 HGB gemacht.

Die Fraport AG als kapitalmarktorientiertes Unternehmen ist gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards verpflichtet, ihren Konzern-Abschluss nach IFRS aufzustellen. Die Regelungen der EU-Verordnung wurden durch das Bilanzrechtsreformgesetz (BilReG) in § 315 a HGB ins deutsche Handelsrecht aufgenommen.

Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Angaben erfolgen in Mio €, soweit nicht anders angegeben.

(2) Wesentliche Ereignisse im Fraport-Konzern

Absichtserklärung Fraport und Ticona/Celanese

Fraport AG und Celanese AG/Ticona GmbH haben am 29. November 2006 eine Absichtserklärung unterzeichnet, mit dem Ziel, auf Basis noch zu verhandelnder endgültiger Verträge, den Produktionsbetrieb der Ticona am Standort Kelsterbach bis Mitte des Jahres 2011, spätestens Ende 2011, zu beenden, anschließend die Luftfahrthindernisse zu beseitigen und bis 2015 das gesamte Areal zu übertragen. Die für die neue Landebahn benötigten Grundstücke sollen bereits nach Abschluss der endgültigen Verträge übertragen werden. Die Fraport AG wird als Gegenleistung einen Betrag von insgesamt 650 Mio € an Celanese AG/Ticona GmbH zahlen. Im laufenden Geschäftsjahr wurde vereinbarungsgemäß ein Teilbetrag von 20 Mio € an Celanese/Ticona gezahlt und als geleistete Anzahlung im Sachanlagevermögen aktiviert. Der restliche Betrag soll in unterschiedlichen Tranchen zwischen 2008 und 2011 gezahlt werden.

Nach Übertragung der Grundstücke wird der Grundstückswert aktiviert, der verbleibende Teil erhöht die Herstellungskosten der neuen Landebahn und wird nach betriebsbereiter Übergabe planmäßig abgeschrieben.

(3) Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

In den Konzern-Abschluss werden die Fraport AG und alle verbundenen Unternehmen voll und Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig einbezogen. Assoziierte Unternehmen werden im Konzern-Abschluss at equity bewertet.

Das Geschäftsjahr der Fraport AG und aller einbezogenen Unternehmen entspricht dem Kalenderjahr.

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG wird vom Mutterunternehmen geprägt. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2006 folgendermaßen verändert:

	Inland	Ausland	Gesamt
Fraport AG	1		1
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen			
31.12.2005	20	46	66
Zugänge	2	4	6
Abgänge		-3	-3
31.12.2006	22	47	69
Anteilmäßig konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2005	6	9	15
Zugänge	1		1
Abgänge	-1	-6	-7
31.12.2006	6	3	9
Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2005			
	27	55	82
Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2006			
	29	50	79
At equity bewertete assoziierte Unternehmen			
31.12.2005	4	2	6
Zugänge	2	1	3
31.12.2006	6	3	9
Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2005			
	31	57	88
Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2006			
	35	53	88

Die Zugänge bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen betreffen die Neugründungen der Gesellschaften Fraport Sicherheit Projekt GmbH, Frankfurt am Main, FIS Deutschland Flug- und Industriesicherheit Service GmbH, Kelsterbach, Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna (Bulgarien), ACR Gulf Ltd., London (Großbritannien), ICTS Denmark ApS, Kopenhagen (Dänemark) und Fraport Airport Operations India Private Limited, Bangalore (Indien).

Die Abgänge betreffen die Gesellschaften GuardOne (UK) Ltd., London (Großbritannien), und Globale Marine Cable Systems Ltd. Nigeria, Port Harcourt Rivers State (Nigeria), die geschlossen wurden und zum 30. Juni 2006 aus dem ICTS-Teilkonzern ausgeschieden sind. Mit Wirkung zum 8. November 2006 wurde die Gesellschaft Fraport Ground Services USA Inc., Jacksonville (USA), geschlossen und im Fraport-Konzern entkonsolidiert. Bei der Entkonsolidierung der Gesellschaften sind insgesamt Abgangsverluste von untergeordneter Bedeutung entstanden.

Der Zugang bei den Gemeinschaftsunternehmen betrifft die Gesellschaft Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main. Die Abgänge bei den Gemeinschaftsunternehmen betreffen die sieben Gesellschaften des TCR-Teilkonzerns. Bei der Entkonsolidierung des TCR-Teilkonzerns ist ein Gewinn in Höhe von 9,5 Mio € entstanden. Der gesamte Veräußerungspreis von 15,0 Mio € wurde mit Zahlungsmitteln beglichen.

Bei den assoziierten Unternehmen wurden die Gesellschaften Asia Security Management Ltd., Bangkok (Thailand), European Center for Aviation Development – ECAD GmbH, Darmstadt, ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, Darmstadt, erstmalig im Fraport-Konzernabschluss at equity bewertet.

Der Anteilsbesitz (Seite 152 ff.) enthält alle wesentlichen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen mit Angaben zum letzten Jahresabschluss nach den Regelungen der IFRS (Umsatz, Eigenkapital, Jahresergebnis und Mitarbeiterzahl). Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes des Konzerns gemäß § 313 Abs. 2 und Abs. 3 HGB und § 285 Nr. 11 und Nr. 11a wird als Anlage zum Anhang des Jahresabschlusses der Fraport AG beim Handelsregister am Amtsgericht Frankfurt am Main (Abteilung B, Nr. 7042) hinterlegt.

An der Gesellschaft NICE hält die Fraport AG 52 % der Kapitalanteile. Allerdings wird die Gesellschaft aufgrund der vertraglich vereinbarten gemeinschaftlichen Führung in den Fraport-Konzern anteilmäßig einbezogen. Die Ausübung der Kontrolle der wirtschaftlichen Geschäftstätigkeit und Existenz der Gesellschaft erfordert jeweils die einstimmige Zustimmung beider Partner.

Am Kapital der Gesellschaft GCS ist die Fraport AG zu 40 % beteiligt. Aufgrund der vertraglich zugesicherten und tatsächlich ausgeübten Kontrolle wird die Gesellschaft vollkonsolidiert.

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis haben folgenden Einfluss auf die Konzern-Bilanz (vor Konsolidierungsmaßnahmen):

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Langfristige Vermögenswerte	15,9	-36,1
Kurzfristige Vermögenswerte	3,9	-7,2
Liquide Mittel	11,5	-1,8
Langfristige Schulden	-11,1	-34,9
Kurzfristige Schulden	-5,6	-4,7

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis betreffen im Geschäftsjahr den Verkauf der TCR. Die Neukonsolidierungen haben das Jahresergebnis vor Konsolidierungsmaßnahmen mit einem Verlust von 4,4 Mio € (im Vorjahr mit einem Gewinn von 1,3 Mio €) beeinflusst.

Die **Gemeinschaftsunternehmen** haben folgenden Einfluss auf die Konzern-Bilanz und die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (vor Konsolidierungsmaßnahmen):

in Mio €	2005	2006
Langfristige Vermögenswerte	42,3	8,6
Kurzfristige Vermögenswerte	20,4	11,4
Eigenkapital	15,8	11,5
Langfristige Schulden	35,3	2,0
Kurzfristige Schulden	11,6	6,5
Erträge ¹	84,4	51,8
Aufwendungen ¹	79,2	48,9

¹ Im Vorjahr Antalya bis 30. September 2005 enthalten.

Beteiligungserwerbe und Unternehmensgründungen

Terminal for Kids gGmbH

Am 27. März 2006 hat das Gemeinschaftsunternehmen Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach, die 100-prozentige Tochtergesellschaft Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main, errichtet. Die Stammeinlage beträgt 25 Tsd €. Der Geschäftszweck der Gesellschaft ist die Förderung des betrieblichen und öffentlichen Engagements auf dem Gebiet der Kinderbetreuung. Die Einbeziehung in den Konzern-Abschluss erfolgte zum 1. April 2006.

Fraport Airport Operations India Private Limited

Im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens in Delhi (Indien) wurde am 27. April 2006 die Gesellschaft Fraport Airport Operations India Private Limited, Bangalore (Indien), gegründet. Die Fraport AG hat 99 % und die AAV 1 % der Kapitalanteile von nominal 1,8 Tsd € übernommen. Die Gesellschaft ist zurzeit inaktiv.

Fraport Sicherheit Projekt GmbH

Die Gesellschaft Fraport Sicherheit Projekt GmbH, Frankfurt am Main, wurde am 26. Juli 2006 als 100-prozentige Tochtergesellschaft der Fraport AG mit einer Stammeinlage von 25 Tsd € gegründet. Gegenstand der Gesellschaft ist die Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen. Die Ersteinbeziehung in den Fraport-Konzern-Abschluss erfolgte zum Gründungszeitpunkt.

Fraport Twin Star Airport Management AD

Nachdem die Fraport AG von der bulgarischen Regierung den Zuschlag für die Modernisierung, den Ausbau und den Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas erhalten hat, wurde am 11. August 2006 zusammen mit dem bulgarischen Unternehmen „BM Star“ EOOD, Sofia, die Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, gegründet. Die Fraport AG hat als Konsortialführer 60 % der Kapitalanteile von 614 Tsd € an der Gesellschaft übernommen. Die Ersteinbeziehung in den Fraport-Konzern-Abschluss erfolgte zum Gründungszeitpunkt.

ACR Gulf Ltd

Am 3. Januar 2006 hat die ICTS Europe die Gesellschaft ACR Gulf Ltd., London, gegründet. Die ICTS Europe hat 100 % der Anteile von nominal 1 GBP übernommen. Die Gesellschaft wurde zum 30. Juni 2006 nach der Aufnahme ihrer Geschäftstätigkeit im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen in den ICTS-Teilkonzern einbezogen.

ICTS Denmark ApS

Am 11. April 2006 hat die ICTS Europe eine weitere 100-prozentige Tochtergesellschaft ICTS Denmark ApS, Kopenhagen, gegründet und zum 30. Juni 2006 in den ICTS-Teilkonzern einbezogen. Die Anschaffungskosten belaufen sich auf rund 17 Tsd €. Die Gesellschaft ist im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen tätig.

Asia Security Management Ltd

Am 4. August 2006 hat die ICTS Europe 30,5 % Kapitalanteile von 641 Tsd € an der neu gegründeten Gesellschaft Asia Security Management Ltd., Bangkok, übernommen. Die Gesellschaft ist im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen tätig. Sie wurde zum 30. September 2006 im ICTS-Teilkonzern at equity einbezogen.

FIS Deutschland Flug- und Industriesicherheit Service GmbH

Am 4. Dezember 2006 gründete die ICTS Europe die 100-prozentige Tochtergesellschaft FIS Deutschland Flug- und Industriesicherheit Service GmbH, Kelsterbach. Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 25 Tsd €. Die FIS Deutschland erbringt Sicherheitsdienstleistungen. Die Ersteinbeziehung in den ICTS-Teilkonzern erfolgte zum Gründungszeitpunkt.

Weitere Veränderungen

Mit Wirkung zum 1. Januar 2006 wurden die Gesellschaften European Center for Aviation Development – ECAD – GmbH, Darmstadt, und ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, Darmstadt, in den Fraport-Konzern at equity einbezogen.

Die Gesellschaft ECAD, an der die Fraport AG seit Ende 2005 zu 25 % (6,3 Tsd €) beteiligt ist, erbringt Dienstleistungen im Bereich der Lehre und Forschung in der Luftfahrt.

An der Gesellschaft ZIV ist die Fraport AG seit der Übernahme von weiteren Kapitalanteilen im September 2005 zu insgesamt 32,5 % beteiligt. Die Anschaffungskosten der Beteiligung von rund 1,2 Mio € wurden 2004 wertberichtigt. Gegenstand der ZIV ist Anwendungsforschung sowie Adaptation von Wissen und Forschungsergebnissen im regionalen Verkehrsmanagement.

Am 8. Dezember 2004 hat die Fraport AG mit der Adler Real Estate GmbH einen bedingten Kaufvertrag über den Kommanditanteil (Stimmrechtsanteil) von rund 19,7 % an der Airrail Center Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Oberhaching (Airrail), geschlossen. Nachdem die im Kaufvertrag vereinbarten Bedingungen im Dezember 2006 erfüllt wurden, ist die Fraport AG zeitgleich als Kommanditistin in die Gesellschaft eingetreten. Die Geschäftstätigkeit der Airrail umfasst den Kauf und Verkauf, die Bebauung, die Verwaltung und Vermietung von Grundstücken, insbesondere die Errichtung auf der Plattform über dem Fernbahnhof am Flughafen Frankfurt Main von multifunktionalen Immobilien (Büro-, Einzelhandels-, Gastronomie- und Hotelflächen sowie Garagen). Anteile an der Personenhandelsgesellschaft werden gemäß IAS 32 als Finanzinstrument bilanziert.

Ende 2006 hat die Fraport AG einen Vertrag über den Kauf von weiteren Anteilen an der LAP mit dem Mitgesellschafter geschlossen. Die Transaktion steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Konzessionsgeber und der kreditgebenden Banken. Nach der Übernahme der Kontrolle wird die LAP im Fraport-Konzern voll konsolidiert.

(4) Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse erfolgt nach der Erwerbsmethode. Dabei werden die nach den Vorschriften des IFRS 3 identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden des erworbenen Unternehmens mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet und den Kosten des Erwerbers gegenübergestellt.

Soweit der Kaufpreis der Beteiligung die zu Zeitwerten angesetzten identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden übersteigt, wird ein Goodwill aktiviert. Ein verbleibender passivischer Unterschiedsbetrag wird erfolgswirksam erfasst. In jährlichen Impairmenttests wird die Werthaltigkeit von Goodwills überprüft. Ist eine Wertminderung des Goodwills eingetreten, wird eine Abschreibung auf den erzielbaren Betrag vorgenommen.

Bei quotenkonsolidierten Gemeinschaftsunternehmen haben wir die Vermögenswerte, die Schulden, das Eigenkapital (nach Konsolidierung) und die Ertrags- und Aufwandsposten mit unserer Anteilsquote in den Konzern-Abschluss einbezogen.

Für assoziierte Unternehmen wird analog zur Kapitalkonsolidierung bei Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen eine Erstbewertung zum Erwerbszeitpunkt durchgeführt. Spätere Eigenkapitalveränderungen der assoziierten Unternehmen sowie die Fortschreibung des Unterschiedsbetrags aus der Erstbewertung verändern den at equity-Ansatz.

Zwischengewinne und -verluste aus Lieferungen einbezogener Unternehmen hatten einen geringen Umfang. Ihre Eliminierung hatte einen nur unwesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Konzerns.

Ausleihungen, Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen zwischen einbezogenen Unternehmen, interne Aufwendungen und Erträge sowie Beteiligungserträge aus Konzern-Unternehmen werden eliminiert.

Bezüglich Änderungen der Konsolidierungs- und Bilanzierungsmethoden aufgrund der neuen IFRS-Vorschriften verweisen wir auf die Ausführungen in Tz. 5.

Währungsumrechnung

Die Umrechnung ausländischer Jahresabschlüsse in fremder Währung wird gemäß IAS 21 nach dem Konzept der funktionalen Währung vorgenommen. Dabei ist zu unterscheiden, in wirtschaftlich selbstständige und wirtschaftlich unselbstständige Unternehmen.

Die Vermögenswerte und Schulden der einbezogenen Gesellschaften werden zum Stichtagskurs, das Eigenkapital zum historischen Kurs und die Aufwendungen und Erträge zu Jahresdurchschnittskursen umgerechnet, da die Gesellschaften in finanzieller, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht selbstständig sind. Differenzen aus der Währungsumrechnung werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden wesentlichen Wechselkurse zugrunde:

Einheit/Währung in €	Stichtagskurs 31.12.2005	Durchschnitts- kurs 2005	Stichtagskurs 31.12.2006	Durchschnitts- kurs 2006
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,6299	–	0,5401	0,5562
100 Philippinische Peso (PHP)	1,5944	1,4869	1,5493	1,5533
1 US-Dollar (US-\$)	0,8477	0,8380	0,7593	0,7964
1 Schwedische Krone (SEK)	0,1065	0,1077	0,1106	0,1081
1 Pfund Sterling (GBP)	1,4592	1,4624	1,4892	1,4669
1 Hong Kong Dollar (HKD)	0,1093	0,1033	0,0980	0,1025
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2465	0,2439	0,2372	0,2433
1 Schweizer Franken (CHF)	0,6430	0,6459	0,6223	0,6358
1 Norwegische Krone (NOK)	0,1252	0,1249	0,1214	0,1243
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,1050	0,0980	0,0969	0,0997

Rechnungslegung in Hochinflationländern

Für die in der Türkei tätige Gesellschaft Antalya wurden ab dem 1. Januar 2006 die Grundsätze zur Rechnungslegung in Hochinflationländern (IAS 29) nicht mehr angewendet. Die Kriterien zur Klassifizierung der Türkei als Hochinflationland fielen im Geschäftsjahr weg. Die Währungsumrechnung des Jahresabschlusses 2006 von Antalya wurde gemäß IAS 21 vorgenommen. Der Wegfall der Bilanzierung nach IAS 29 hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf Vermögenswerte und Ertragslage.

In den Vorjahren erfolgte die Umbewertung der Abschlüsse von Antalya gemäß dem Konzept historischer Anschaffungs- und Herstellungskosten (historical cost approach). Der zuletzt zum 31. Dezember 2005 angewendete Preisindex (Turkish countrywide wholesale price index „WPI“) beziehungsweise Umrechnungsfaktor betrug 8.785,7 beziehungsweise 1,0454.

(5) Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Abschluss des Fraport-Konzerns basiert auf konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Änderung der Erfassung von sonstigen Steuern

Seit 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Betriebsergebnis erfasst. Im Geschäftsjahr 2006 betragen die sonstigen Steuern 6,8 Mio €, im Vorjahreszeitraum 5,0 Mio €. Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst. Die Auswirkung des geänderten Ausweises der sonstigen Steuern auf das Betriebsergebnis und die Kennzahlen EBIT und EBITDA sind in der folgenden Übersicht dargestellt:

in Mio €	2005		2006
	2005	angepasst	
Sonstige betriebliche Aufwendungen	228,1	233,1	241,7
EBITDA	547,5	542,5	578,4
EBIT	311,6	306,6	330,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	290,4	285,4	340,2

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Umsatzerlöse sowie andere Erträge werden gemäß IAS 18 dann erfasst, wenn die Leistung erbracht ist, hinreichend wahrscheinlich ist, dass ein wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird und sich dieser verlässlich quantifizieren lässt. Erträge und Aufwendungen aus gleichen Transaktionen beziehungsweise Ereignissen werden in der gleichen Periode angesetzt.

Geschäfts- oder Firmenwert

Geschäfts- oder Firmenwerte werden zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses zu Anschaffungskosten bewertet (IFRS 3). Nach dem erstmaligen Ansatz erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten abzüglich aller kumulierten Wertminderungsaufwendungen. Zu diesem Zweck werden alle Geschäftswerte einmal jährlich auf Wertminderungen gemäß IAS 36.80-99 überprüft.

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte (IAS 38) werden zu Anschaffungskosten aktiviert und über ihre voraussichtliche Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Fremdkapitalzinsen werden unmittelbar als Aufwand verrechnet (IAS 23).

Sachanlagen

Sachanlagen (IAS 16) werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen alle direkt zurechenbaren Kosten sowie angemessene Gemeinkosten. Fremdkapitalzinsen werden unmittelbar als Aufwand verrechnet (IAS 23).

Bei der Fraport AG werden die Anschaffungskosten der im Rahmen der Übernahme der US-Air Base interimistisch genutzten Anlagen anteilig mittels eines Ertragswertverfahrens auf Basis einer Erlösschätzung der Zwischennutzungen bis zur Erstellung des Terminals unter Berücksichtigung eines Zinssatzes von 5,0 % p. a. ermittelt und angesetzt.

Jeder Teil einer Sachanlage mit einem bedeutsamen Anschaffungswert im Verhältnis zum gesamten Wert des Gegenstands wird hinsichtlich der Nutzungsdauer und Abschreibungsmethode getrennt von anderen Teilen der Sachanlage beurteilt und entsprechend abgeschrieben.

Vermögensbezogene Zuschüsse der öffentlichen Hand und Dritter werden passiviert und über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswertes linear aufgelöst. Erfolgsbezogene Zuwendungen werden erfolgswirksam als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst (IAS 20).

Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (Investment Properties) umfassen Immobilien, die langfristig zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und nicht selbst genutzt werden sowie Grundstücke, die für eine gegenwärtig unbestimmte künftige Nutzung gehalten werden.

Nach Festlegung einer Verkaufsabsicht und dem Beginn von Entwicklungsmaßnahmen erfolgt eine Umgliederung bisher unbestimmter Grundstücke in das Vorratsvermögen, nach Festlegung einer Eigenverwendungsabsicht in das Sachanlagevermögen.

Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien werden bei Zugang mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Fremdkapitalkosten werden nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert, sondern erfolgswirksam in der Periode erfasst, in der sie anfallen. Die Folgebewertung erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger und gegebenenfalls außerplanmäßiger Abschreibungen.

Außerplanmäßige Abschreibungen

Vermögenswerte werden zum Bilanzstichtag außerplanmäßig abgeschrieben, wenn der erzielbare Betrag (recoverable amount) des Vermögenswerts unter den Buchwert gesunken ist. Der erzielbare Betrag wird als der jeweils höhere Wert aus Nettoveräußerungswert (net selling price) und Nutzungswert (value in use) ermittelt. Der Nutzungswert ist der Barwert der geschätzten zukünftigen Mittelzuflüsse und -abflüsse aus der Nutzung und dem späteren Abgang des Vermögenswerts.

Da es bei der Fraport AG in der Regel nicht möglich ist, Mittelzuflüsse einzelnen Vermögenswerten zuzuordnen, erfolgt die Bildung von sogenannten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (cash generating units). Unter einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten verstanden, die separierbare Mittelzuflüsse und -abflüsse generiert. Die Bildung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientiert sich bei der Fraport AG grundsätzlich an der Segment-Struktur. Den Segmenten zugeordnete Konzern-Gesellschaften und Beteiligungen at equity bilden jeweils eine selbstständige zahlungsmittelgenerierende Einheit.

Finanzierungsleasing

Das wirtschaftliche Eigentum an Leasinggegenständen wird gemäß IAS 17 dann dem Leasingnehmer zugerechnet, wenn dieser im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen aus dem Leasinggegenstand trägt. Sofern das wirtschaftliche Eigentum dem Fraport-Konzern als Leasingnehmer zuzurechnen ist, erfolgt die Aktivierung zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zum Barwert der Mindestleasingraten zuzüglich gegebenenfalls getragener Nebenkosten. Der Vermögenswert wird über seine wirtschaftliche Nutzungsdauer oder den Leasingzeitraum, sollte diese kürzer sein, abgeschrieben. Sofern dem Fraport-Konzern als Leasinggeber das wirtschaftliche Eigentum nicht zuzurechnen ist, wird grundsätzlich eine Forderung in Höhe des Barwerts der Leasingraten ausgewiesen.

Beteiligungen at equity

Beteiligungen at equity werden mit dem anteiligen Eigenkapital zuzüglich Geschäfts- oder Firmenwerte bilanziert.

Andere Finanzanlagen

Zu den anderen Finanzanlagen zählen Wertpapiere des Anlagevermögens, Ausleihungen und sonstige Beteiligungen. Andere Finanzanlagen werden am Erfüllungstag, das heißt, zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des Vermögenswerts, zu Anschaffungskosten aktiviert. Langfristige unter- beziehungsweise nichtverzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert angesetzt.

Die Ausleihungen und sonstigen Beteiligungen werden zum Bilanzstichtag zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (available for sale) und übrige Wertpapiere (at fair value) werden grundsätzlich mit dem Fair-Value bewertet. Soweit sich dieser jedoch nicht zuverlässig ermitteln lässt, werden auch diese mit den Anschaffungskosten bewertet. Wertänderungen werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst (IAS 39).

Vorräte

Unter den Vorräten werden neben fertigen Erzeugnissen, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen auch die im Rahmen des normalen Geschäftszyklus von zirka zehn Jahren zum Verkauf vorgesehenen Grundstücke ausgewiesen.

Fertige Erzeugnisse, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet. Bei der Ermittlung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird die Durchschnittsmethode angewendet. Die Herstellungskosten enthalten Einzelkosten und angemessene Produktionsgemeinkosten.

Die innerhalb des Geschäftszyklus zum Verkauf vorgesehenen Immobilien sind ebenfalls zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet. Als Nettoveräußerungswert wird der voraussichtlich erzielbare Verkaufserlös abzüglich der bis zum Verkauf anfallenden Kosten angesetzt und über den geplanten Verkaufszeitraum abgezinst. Die Höhe des voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöses wird aus dem aktuellen Marktpreis vergleichbarer Immobilien abzüglich eines Abschlags für Verkaufsrisiken ermittelt.

Fremdkapitalkosten werden nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert, sondern erfolgswirksam in der Periode erfasst, in der sie anfallen.

Erweist sich eine frühere Abwertungen als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen vorgenommen (IAS 2).

Forderungen und sonstige Vermögenswerte

Forderungen und sonstige Vermögenswerte werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums, zunächst mit ihren Anschaffungskosten angesetzt. Langfristige unter- oder nichtverzinsliche Forderungen werden mit ihrem Barwert zum Zeitpunkt der Ausreichung oder des Erwerbs eingebucht.

In der Folgebewertung werden die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte, sofern sie nicht zu Handelszwecken gehalten werden, zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dabei werden erforderliche Wertberichtigungen, die sich nach dem wahrscheinlichen Ausfallrisiko bemessen, berücksichtigt. Fremdwährungsforderungen werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Bei Finanzinstrumenten wie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und anderen kurzfristigen Vermögenswerten wird auf die Angabe des beizulegenden Zeitwerts verzichtet, wenn der Buchwert einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

Zahlungsmittel

Zahlungsmittel schließen Barmittel, Geldkonten und kurzfristige Geldanlagen bei Kreditinstituten mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten ein. Die Zahlungsmittel sind zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Fremdwährungsbestände werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Eigenkapitalinstrumente

Zurück erworbene eigene Anteile werden vom gezeichneten Kapital sowie von der Kapitalrücklage abgezogen (IAS 32).

Latente Steuern

Gemäß IAS 12 erfolgt die Bilanzierung latenter Steuern nach dem Temporary-Konzept mittels der Liability-Methode, die auf dem Prinzip der Einzelbetrachtung basiert. Latente Steuern resultieren aus temporären Unterschieden zwischen IFRS- und Steuerbilanzen der Einzelgesellschaften sowie aus Konsolidierungsvorgängen.

Sind Aktivposten nach IFRS höher bewertet als in der Steuerbilanz (beispielsweise linear abgeschrieben Anlagevermögen) und handelt es sich um temporäre Differenzen, so wird ein Passivposten für latente Steuern gebildet. Aktive Steuerlatenzen aus bilanziellen Unterschieden sowie Vorteile aus der zukünftigen Nutzung von steuerlichen Verlustvorträgen werden nach IFRS aktiviert, sofern es wahrscheinlich ist, dass dem Unternehmen ein zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung steht gegen das die noch nicht genutzten steuerlichen Verluste und Steuergutschriften verwendet werden können.

Die Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt anhand des gültigen Steuersatzes des jeweiligen Landes. Bei inländischen Gesellschaften wurde zum 31. Dezember 2006 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 25 % (Vorjahr 25 %) zuzüglich eines Solidaritätszuschlags von 5,5 % (Vorjahr 5,5 %) auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld zugrunde gelegt. Hieraus resultiert einschließlich der Gewerbesteuer für die Berechnung der latenten Steuern bei den inländischen Gesellschaften ein kombinierter Ertragsteuersatz von rund 40 %.

Effekte aus Steuersatz- und Steuergesetzänderungen, die am Bilanzstichtag bereits beschlossen sind, berücksichtigen wir grundsätzlich erfolgswirksam. Erfolgsneutrale Latenzen werden über die Neubewertungsrücklage erfasst.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen sind gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 4,4 % p. a. (Vorjahr 4,0 % p. a.) ermittelt worden. Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder keine

Gehaltsentwicklung unterstellt. 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). Bei der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die Richttafeln 2005 von Professor Heubeck verwendet.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen für tatsächliche Steuern werden entsprechend den voraussichtlichen Steuernachzahlungen für das Berichtsjahr beziehungsweise für Vorjahre unter Berücksichtigung der erwarteten Risiken angesetzt.

Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden in Höhe des erwarteten Erfüllungsbetrags gebildet. Sie sind insoweit berücksichtigt, als eine gegenwärtige Verpflichtung gegenüber Dritten besteht. Darüber hinaus müssen sie aus einem vergangenen Ereignis resultieren und mit einer Inanspruchnahme, die eher wahrscheinlich als unwahrscheinlich ist, einhergehen (IAS 37).

Aufwandsrückstellungen werden nicht angesetzt.

Langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden unter Berücksichtigung künftiger Kostensteigerungen mit einem fristenadäquaten Kapitalmarktzins abgezinst, soweit der Zinseffekt von wesentlicher Bedeutung ist.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind in Höhe des erhaltenen Entgelts beziehungsweise der erhaltenen Gegenleistung angesetzt. Die Folgebewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing werden mit dem Barwert der Mindestleasingraten ausgewiesen.

Bei Finanzinstrumenten, wie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, wird auf die Angabe des beizulegenden Zeitwerts verzichtet, wenn der Buchwert einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte

Die Fraport AG setzt derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken ein. Die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten mit positiven oder negativen Marktwerten wird nach IAS 39 zum beizulegenden Zeitwert (Fair-Value) vorgenommen. Während die Wertänderungen bei fair value hedges grundsätzlich erfolgswirksam erfasst werden, wirken sich bei cash flow hedges die Wertänderungen direkt in einer gesonderten Eigenkapitalposition aus. Korrespondierend hierzu werden Steuerlatenzen auf die Marktwerte der cash flow hedges ebenfalls direkt im Eigenkapital verrechnet.

Aktioptionen

Die im Rahmen des bedingten Kapitals ausgegebenen Bezugsrechte auf Aktien der Fraport AG werden seit 1. Januar 2005 gemäß IFRS 2 bilanziert und bewertet. Die Bewertung der anteilsbasierenden Vergütung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert.

Neue Standards

Am 2. Dezember 2004 wurde IFRIC 4 „Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis beinhaltet“ veröffentlicht. IFRIC 4 regelt Voraussetzungen, unter denen eine vertragliche Vereinbarung beispielsweise Dienstleistungs- und Outsourcing-Vereinbarungen als Leasingverhältnisse gemäß IAS 17 zu behandeln sind. IFRIC 4 gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen. Die Anwendung der Interpretation hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 16. Dezember 2004 wurde IFRIC 5 „Rechte auf Anteile an Fonds für Entsorgung, Wiederherstellung und Umweltsanierung“ veröffentlicht. IFRIC 5 beschäftigt sich mit der Bilanzierung von Anteilen an Fonds, in welchen die zur Stilllegung beziehungsweise Rekultivierung verpflichteten Unternehmen Vermögenswerte ansammeln, um aus dem Vermögensfonds die später angefallenen Aufwendungen zu finanzieren. IFRIC 5 gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen. Die Anwendung der Interpretation hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 16. Dezember 2004 wurde der überarbeitete IAS 19 veröffentlicht. Es wurde ein weiteres Wahlrecht zur Behandlung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste eingeführt. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste können nunmehr sofort erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden. Im Fraport-Konzern werden versicherungsmathematische Gewinne und Verluste gemäß Wahlrecht im IAS 19.92 i. V. m. IAS 19.93 sofort aufwandswirksam erfasst.

Das IASB hat am 18. August 2005 IFRS 7 „Financial Instruments: Disclosures“ veröffentlicht. IFRS 7 ersetzt IAS 30 sowie Teile des IAS 32 und regelt Angabepflichten für Finanzinstrumente neu. Der Standard ist grundsätzlich von Unternehmen aller Branchen anzuwenden, wobei sich das Ausmaß der erforderlichen Berichterstattung an der Intensität der Nutzung von Finanzinstrumenten sowie deren Risikobeitrag orientiert. IFRS 7 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnen, wobei die frühere Anwendung empfohlen wird. Wir haben IFRS 7 noch nicht angewendet.

IASB hat in 2005 folgende Änderungen des IAS 39 erlassen: am 14. April „Währungsrisiko konzerninterne Transaktionen“, am 16. Juni „Fair Value Option“ und am 18. August „Finanzgarantien“. Die Änderungen vom 18. August betreffen IAS 39 und IFRS 4 und sehen vor, dass Verpflichtungen im Rahmen von Finanzgarantien in der Bilanz des verpflichteten Unternehmens als Schuld passiviert werden. Die Änderungen des IAS 39 treten für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen. Die Anwendung des geänderten Standards hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Im November 2005 wurde IFRIC 7 „Anwendung des Anpassungsansatzes unter IAS 29 Rechnungslegung in Hochinflationländern“ verabschiedet. IFRIC 7 regelt die Anwendung von IAS 29, wenn erstmalig Hochinflation festgestellt wird. IFRIC 7 ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. März 2006 beginnen. Die Anwendung des IFRIC 7 hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Im November 2005 verabschiedete das IASB Änderungen an IAS 21 „Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse – Nettoinvestitionen in einem ausländischen Geschäftsbetrieb“. Den Änderungen zufolge sind monetäre Vermögenswerte und Schulden eines Mutter- oder Tochterunternehmens im Zusammenhang mit einem ausländischen Geschäftsbetrieb als Bestandteil der Nettoinvestition in einem ausländischen Geschäftsbetrieb einzuordnen. Hieraus resultierende Währungsunterschiede sind im Konzernabschluss erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen. Der geänderte IAS 21 ist erstmals auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen. Die Anwendung des geänderten Standards hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 12. Januar 2006 veröffentlichte das IFRIC die Interpretation IFRIC 8 „Anwendungsbereich von IFRS 2“. IFRIC 8 stellt klar, dass IFRS 2 auf Vereinbarungen anzuwenden ist, bei denen ein Unternehmen anteilsbasierte Vergütungen offensichtlich ohne oder für eine ungenügende Gegenleistung gewährt. IFRIC 8 tritt für am oder nach dem 1. Mai 2006 beginnende Geschäftsjahre in Kraft.

IFRIC 9 „Erneute Beurteilung eingebetteter Derivate“ wurde am 1. März 2006 herausgegeben. IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ verlangt von einem Unternehmen, zu dem Zeitpunkt, zu dem es Vertragspartei wird, zu überprüfen, ob der Vertrag ein eingebettetes Derivat enthält, das dem Standard zufolge vom Trägervertrag abzuspalten und getrennt wie ein freistehendes Derivat zu bilanzieren ist. In IFRIC 9 wird der Frage nachgegangen, ob gemäß IAS 39 eine solche Beurteilung während der gesamten Vertragslaufzeit oder nur dann vorgenommen werden muss, wenn das Unternehmen Partei des strukturierten Vertrags wird. IFRIC 9 tritt für am oder nach dem 1. Juni 2006 beginnende Geschäftsjahre in Kraft.

IFRIC 8 und IFRIC 9 wurden im Rahmen dieses Jahresabschlusses noch nicht angewendet. Die künftige Anwendung dieser Interpretationen hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 20. Juni 2006 hat IFRIC die Interpretation IFRIC 10 bezüglich Regelungen der Zwischenberichterstattung und Regelungen zur Erfassung von Wertminderungen veröffentlicht. IFRIC 10 beschließt, dass Wertminderungen, die im Zwischenabschluss vorgenommen wurden und für die gemäß IAS 36 beziehungsweise IAS 39 ein Wertaufholungsverbot gilt, in den folgenden Abschlüssen nicht rückgängig gemacht werden dürfen. IFRIC 10 gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. November 2006 beginnen. Im Fraport-Konzern wird das Wertaufholungsverbot gemäß IAS 36 und IAS 39 in den Zwischen- und Jahresabschlüssen beachtet.

Das International Financial Reporting Interpretations Committee hat am 2. November 2006 die Interpretation IFRIC 11 „Group and Treasury Share Transactions“ und am 30. November 2006 die Interpretation IFRIC 12 „Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen“ veröffentlicht.

IFRIC 11 regelt, wie IFRS 2 auf anteilsbasierte Vergütungen mit Eigenkapitalinstrumenten des eigenen Unternehmens oder mit Eigenkapitalinstrumenten eines anderen Konzernunternehmens angewendet werden soll. IFRIC 11 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. März 2007 beginnen. Eine frühere Anwendung wird empfohlen.

IFRIC 12 befasst sich mit der Bilanzierung von Dienstleistungsvereinbarungen bei Unternehmen, die im Auftrag von staatlichen Einrichtungen öffentliche Leistungen erbringen. IFRIC 12 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen. Eine frühere Anwendung wird empfohlen.

IFRIC 11 und IFRIC 12 wurden im Rahmen dieses Jahresabschlusses noch nicht angewendet. Die künftige Anwendung des IFRIC 11 hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Die Auswirkungen IFRIC 12 werden zurzeit noch geprüft. Aus heutiger Sicht können sich Auswirkungen insbesondere auf die Vermögenslage ergeben.

Am 30. November 2006 hat das IASB den IFRS 8 „Operating Segments“ veröffentlicht. IFRS 8 ersetzt den IAS 14 und gleicht die Regelungen denen des SFAS 131 an. IFRS 8 legt die Anwendung des „management approach“ bei der Segment-Berichterstattung zu Grunde. Die Anhangangaben wurden erweitert. IFRS 8 ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. IFRS 8 wurde im Rahmen dieses Jahresabschlusses noch nicht angewendet. Die künftige Anwendung des Standards hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(6) Umsatzerlöse

in Mio €	2005	2006
Aviation		
Flughafen-Entgelte	525,6	540,1
Sicherheitsdienstleistungen	141,1	137,4
Übrige Umsatzerlöse	22,2	23,6
	688,9	701,1
Retail & Properties		
Real Estate	157,0	146,9
Retail	117,9	135,1
Parkierung	53,2	55,6
Übrige Umsatzerlöse	45,9	47,5
	374,0	385,1
Ground Handling		
Bodenverkehrsdienste	428,4	419,9
Infrastrukturentgelte	192,3	192,5
Übrige Umsatzerlöse	11,4	11,7
	632,1	624,1
External Activities	394,8	433,6
	2.089,8	2.143,9

Zu weiteren Erläuterungen verweisen wir auf die Segment-Berichterstattung (vgl. Tz. 44).

Im Segment Retail & Properties sind Erlöse aus operativen Leasingverhältnissen enthalten. Die Summe der im Geschäftsjahr erfassten umsatzabhängigen Flächenmieten beträgt 110,3 Mio € (im Vorjahr 101,3 Mio €).

Bei den operativen Leasingverhältnissen handelt es sich überwiegend um die Vermietung von Gebäuden und Grundstücken. Die Laufzeit der Gebäudeleasingverträge endet grundsätzlich 2009. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt durchschnittlich 48 Jahre. Auch hier bestehen keine Kaufoptionen.

Der Bruttobuchwert der vermieteten Gebäude und Grundstücke beträgt 250,8 Mio €. Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 194,6 Mio € vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 9,4 Mio € beträgt.

Die Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Leasingverhältnissen:

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 2005	Restlaufzeit			Gesamt 2006
	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Mindestleasingzahlungen	71,2	141,0	487,8	700,0	59,8	169,1	470,9	699,8

(7) Veränderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen

in Mio €	2005	2006
Veränderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	0,1	0,0

(8) Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2005	2006
Andere aktivierte Eigenleistungen	20,6	23,1

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen überwiegend Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen sowie sonstige Werkleistungen. Bei der Fraport AG fielen die aktivierten Eigenleistungen im Wesentlichen im Rahmen der Erweiterungen, des Umbaus und der Modernisierung der Abfertigungsgebäude sowie deren brandschutztechnischer Erhöhung an. Darüber hinaus sind Eigenleistungen für das Ausbauprogramm und den Ausbau der Flughafen-Infrastruktur enthalten.

(9) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2005	2006
Auflösungen von Rückstellungen	9,9	36,1
Erträge aus Entkonsolidierungen	0,8	9,5
Übrige Erträge Vorjahre betreffend	1,2	7,9
Zahlungseingänge auf Manila-Projekt (anteilig; siehe auch Tz. 18)	-	6,1
Ausbuchung Verbindlichkeiten	-	5,5
Gewinne aus Anlagenabgängen (ohne Finanzanlagen)	2,3	2,3
Erträge aus Schadensersatzleistungen	2,9	2,2
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	2,2	1,7
Auflösungen von Wertberichtigungen	0,3	1,2
Sonstige	11,6	10,8
	31,2	83,3

Die Auflösungen von Rückstellungen betreffen insbesondere eine Rückstellung, die aufgrund eines neuen Abfertigungsvertrags im Vorjahr gebildet wurde sowie weitere kurzfristige Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen sowie Rückstellungen aus dem Personalbereich.

Die Erträge aus Entkonsolidierung betreffen den Verkauf der TCR.

(10) Materialaufwand

in Mio €	2005	2006
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-75,8	-79,4
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-257,8	-273,9
	-333,6	-353,3

(11) Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2005	2006
Löhne und Gehälter	-835,2	-874,5
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	-160,7	-170,3
Aufwendungen für Altersversorgung	-36,6	-32,1
	-1.032,5	-1.076,9

Der Anstieg der Personalaufwendungen betrifft mit 41,7 Mio € die ICTS, die ihr Geschäft im Bereich Sicherheitsdienstleistungen ausweitete. Bei den Gesellschaften der ICTS-Gruppe wurden im Jahresdurchschnitt 2.013 Mitarbeiter mehr eingesetzt.

Bei der Fraport AG liegt der Personalaufwand insbesondere durch die Reduzierung der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 268 Stammbeschäftigte unter dem vergleichbaren Vorjahreswert.

In den Personalaufwendungen sind Zuführungen zu Pensionsrückstellungen, Altersteilzeitverpflichtungen sowie Zuführungen zu Verpflichtungen aus Zeitkontenmodellen enthalten. Der Zinsanteil bei den Zuführungen zu Pensionsrückstellungen ist im Personalaufwand ausgewiesen.

In den sozialen Abgaben sind die Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung enthalten.

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2005	2006
Stammbeschäftigte	25.007	27.411
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	774	835
	25.781	28.246

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter) betrug in den vollkonsolidierten Unternehmen 28.126 (im Vorjahr 25.410), in den quotal konsolidierten Unternehmen anteilig 120 (im Vorjahr 371).

(12) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

in Mio €	2005	2006
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	-235,9	-248,0

Planmäßige Abschreibungen

Die planmäßigen Abschreibungen werden nach der linearen Methode vorgenommen und auf der Grundlage folgender gruppeneinheitlicher Nutzungsdauer ermittelt:

	Jahre
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	3–25 Jahre
Gebäude (statisch konstruktive Teile)	30–80 Jahre
Technische Gebäudeanlagen	20–40 Jahre
Gebäudeausstattungen	12–38 Jahre
Platzanlagen	5–33 Jahre
Start-/Landebahnen	20 Jahre
Vorfelder	50 Jahre
Rollwege	20 Jahre
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	3–33 Jahre
Fahrzeuge	5–14 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4–25 Jahre

Vermögenswerte mit einem Einzelanschaffungspreis unter 410 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und gleichzeitig als Abgang erfasst.

Die planmäßigen Nutzungsdauern von als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien entsprechen den planmäßigen Nutzungsdauern der Immobilien des Sachanlagevermögens. Insgesamt sind hierauf Abschreibungen in Höhe von 0,3 Mio € angefallen.

Die im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen der Nutzungsdauern (Verlängerung), unter anderem unter Berücksichtigung der Nutzungsdauern vergleichbarer internationaler Flughäfen führten zu Minderabschreibungen in Höhe von 21,2 Mio €. Des Weiteren wurden die Nutzungsdauern im Wesentlichen aufgrund des Investitionsprogramms zur Kapazitätssteigerung und umfangreicher Umbauarbeiten im Terminal auf die voraussichtlichen Abbruchtermine angepasst. Aus diesen Anpassungen ergaben sich Mehrabschreibungen in Höhe von 29,5 Mio €.

Außerplanmäßige Abschreibungen

In den Gesamtabschreibungen sind Wertminderungen nach IAS 36 auf Geschäfts- oder Firmenwerte von 10,1 Mio € (im Vorjahr 10,5 Mio €) auf sonstige immaterielle Vermögenswerte 3,4 Mio € und Sachanlagen 7,5 Mio € enthalten. Im Vorjahr wurden als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien in Höhe von 10,0 Mio € außerplanmäßig abgeschrieben.

Die Bewertung der Vermögenswerte reflektiert die künftige Ertragserwartung. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert beziehungsweise dem Nettoveräußerungspreis. Im Berichtsjahr kam ausschließlich der Nutzungswert zum Einsatz. Der Bestimmung der zukünftigen Mittelzuflüsse und -abflüsse sind die Zahlen der mittelfristigen Planung zugrunde gelegt. Der Planungszeitraum umfasst grundsätzlich sechs Jahre, die ewige Rente wird in der Regel mit den unveränderten Planwerten der sechsten Periode berechnet. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate (zwischen 0,0 % und 1,5 %) berücksichtigt. Der Abzinsungsfaktor beinhaltet die gewichteten Eigen- und Fremdkapitalkosten (WACC). Im Geschäftsjahr wurden Abzinsungssätze nach Steuern von 6,1 % bis 9,4 % (vor Steuern von 10,0 % bis 13,3 %) angewandt.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen der sonstigen immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen erfolgte aufgrund voraussichtlich dauerhafter eingeschränkter Nutzungsmöglichkeit.

Die Wertminderung des Goodwills betreffen das Segment External Activities und die der sonstigen immateriellen Vermögenswerte das Segment Aviation. Zu den Wertminderungen des Goodwills verweisen wir auch auf Tz. 21. Die Wertminderung der Sachanlagen betreffen mit 6,0 Mio € das Segment Retail & Properties und mit 1,5 Mio € das Segment External Activities.

(13) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2005	2006
Mieten und Leasingaufwendungen	-34,9	-30,8
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-28,1	-26,0
Versicherungen	-23,4	-24,6
Verluste aus Anlagenabgängen	-7,4	-19,8
Werbungskosten	-16,4	-18,0
Sonstige Steuern (siehe Tz. 5)	-5,0	-6,8
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-6,8	-3,2
Sonstiges	-111,1	-112,5
(davon periodenfremd)	(-1,1)	(-2,6)
	-233,1	-241,7

Die Erhöhung der Verluste aus Anlagenabgängen ergibt sich im Wesentlichen aus der Zunahme von Abbrüchen und Verschrottungen im Zusammenhang mit den umfangreichen Um- und Ausbaumaßnahmen sowie aus der Ausbuchung nicht weiter verwertbarer Planungsleistungen.

Seit 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Betriebsergebnis erfasst. Im Geschäftsjahr 2006 betragen die sonstigen Steuern 6,8 Mio €, im Vorjahreszeitraum 5,0 Mio €. Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst. Die sonstigen Steuern bestehen mit 4,0 Mio € (Vorjahr 4,2 Mio €) überwiegend aus Grundsteuern.

Unter den Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwendungen sind Honorare für den Abschlussprüfer in Höhe von 2,4 Mio. € (Vorjahr 2,3 Mio €) enthalten. Sie setzen sich folgendermaßen zusammen:

2006 in Mio €	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfung	0,8	0,3
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	0,2	-
Steuerberatungsleistungen	-	-
Sonstige Leistungen	1,0	0,1
	2,0	0,4

(14) Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Mio €	2005	2006
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	17,0	19,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-40,1	-44,9

Im Zinsaufwand ist ein Verlust aus der Nettoposition der monetären Posten aus der Hochinflationbilanzierung von 2,6 Mio € enthalten (Vorjahr 3,8 Mio €) aufgrund Anpassungen im Sachanlagevermögen.

(15) Ergebnis at equity

Das Ergebnis at equity setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio €	2005	2006
Flughafen Hannover	2,0	2,5
LAP	2,2	2,0
ASG	1,2	1,0
ACF	0,1	0,2
Gateway Gardens	-	0,1
Asia Security Management (ICTS-Teilkonzern)	-	-0,2
Portway	2,7	
	8,2	5,6

(16) Erträge aus Beteiligungen

Die Erträge aus Beteiligungen setzten sich folgendermaßen zusammen:

in Mio €	2005	2006
Ineuropa Handling UTE	6,3	6,8

(17) Wertminderungen auf Finanzanlagen

Die Wertminderungen auf Finanzanlagen betreffen die Gesellschaft:

in Mio €	2005	2006
Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach (Darlehen)	-1,3	-0,4

(18) Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio €	2005	2006
Erträge		
Zahlungseingang auf Manila-Projekt (anteilig)	-	18,0
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	4,2	5,5
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	0,1	2,4
Fremdwährungskursgewinne realisiert	0,4	2,2
Bewertung von Derivaten	-	2,8
Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	-	2,3
	4,7	33,2
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-8,1	-2,7
Fremdwährungskursverluste realisiert	-1,1	-1,6
Ergebnisanteile der Minderheitsgesellschafter an GCS	-1,1	-0,9
Bewertung von Derivaten	-0,5	-2,4
Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	-5,2	-1,9
	-16,0	-9,5
Sonstiges Finanzergebnis insgesamt	-11,3	23,7

Im September 2006 hat die philippinische Regierung der Terminalgesellschaft PIATCO, an der die Fraport AG mit 30 % beteiligt ist, eine Zahlung in Höhe von 3.002 Mio PHP geleistet. Von diesem Betrag sind im September und Oktober 2006 bei der Fraport AG rund 24,1 Mio € eingegangen. Die erhaltenen Zahlungen betreffen mit 6,1 Mio € Forderungen (vgl. Tz. 13) und 18,0 Mio € Darlehen, die im Geschäftsjahr 2002 im Rahmen der Gesamtabwertung des Manila-Projekts abgeschrieben wurden.

(19) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

in Mio €	2005	2006
Laufende Ertragsteuern	-143,6	-105,1
Latente Ertragsteuern	19,7	-6,2
	-123,9	-111,3

Die Steueraufwendungen beinhalten die Körperschaft- und Gewerbeertragsteuern der inländischen Gesellschaften sowie vergleichbare Ertragsteuern der ausländischen Gesellschaften. Die tatsächlichen Steuern resultieren aus den steuerlichen Ergebnissen des Geschäftsjahres, auf welche die lokalen Steuersätze der jeweiligen Konzern-Gesellschaft angewendet werden.

Die latenten Steuern werden grundsätzlich mit den lokalen Steuersätzen ermittelt. Bei inländischen Gesellschaften wurde zum 31. Dezember 2006 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 25 % (im Vorjahr 25 %) zuzüglich eines Solidaritätszuschlags von 5,5 % (im Vorjahr 5,5 %) auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld angewandt. Hieraus resultiert einschließlich Gewerbesteuer für die Berechnung der latenten Steuern bei den inländischen Gesellschaften ein Steuersatz von rund 40 %, welchen wir zur Vereinfachung einheitlich für inländische Tochterunternehmen verwenden.

Mit dem im Jahr 2003 in Kraft getretenen Steuervergünstigungsabbaugesetz wurden die gesetzlichen Regelungen für die Inanspruchnahme der Körperschaftsteuerguthaben geändert, das noch aus dem bis zum Jahr 2001 gültigen körperschaftsteuerlichen Anrechnungsverfahren resultiert. Im Geschäftsjahr 2006 wurde in dem IFRS-Abschluss der Fraport AG eine Körperschaftsteuerminderung in Höhe von 3,1 Mio € berücksichtigt.

Im Rahmen der Gesetzesänderungen aufgrund des „Gesetz über steuerliche Begleitmaßnahmen zur Einführung der Europäischen Gesellschaft und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften (SEStEG)“ ist am 12. Dezember 2006 der geänderte § 37 KStG in Kraft getreten.

Gemäß § 37 Abs. 4 KStG n. F. wurde das Körperschaftsteuerguthaben der Fraport AG letztmalig zum 31. Dezember 2006 festgestellt. Die Fraport AG hat nach § 37 Abs. 5 KStG n. F. innerhalb eines Auszahlungszeitraums von 2008 bis 2017 einen Anspruch auf Auszahlung ihres Körperschaftsteuerguthabens in zehn gleichen Jahresbeträgen. Der Auszahlungsanspruch entsteht grundsätzlich mit Ablauf des 31. Dezember 2006 und ist unverzinslich. Die Auszahlung erfolgt erstmalig im Jahr 2008 und ist jeweils am 30. September eines jeden Jahres auszuzahlen.

Das Körperschaftsteuerguthaben beträgt zum 31. Dezember 2006 rund 40,2 Mio €, welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundlegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst wurde. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs beträgt rund 32,2 Mio €. Da das Gesetz bis zum Jahresende 2006 hinreichend konkret ist (substantively enacted), muss der gesamte Erstattungsanspruch zum 31. Dezember 2006 erfolgswirksam aktiviert werden. Bei dem Erstattungsanspruch handelt es sich wirtschaftlich um eine Überzahlung im Sinne von IAS 12.12.

Es werden auf alle temporären Unterschiede zwischen Ansätzen in den Steuerbilanzen und in den Abschlüssen nach IFRS sowie auf steuerlich nutzbare Verlustvorträge Steuerlatenzen gebildet. Zum 31. Dezember 2006 verfügte der Fraport-Konzern über nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge in Höhe von zirka 12,4 Mio € (im Vorjahr 4,6 Mio €). Verluste können in Deutschland unter Berücksichtigung der Mindestbesteuerung nach derzeitigem Recht unbefristet vorgetragen werden. Die Verlustnutzungen außerhalb von Deutschland richten sich nach dem jeweiligen nationalen Recht. Die Verluste außerhalb von Deutschland können in der Regel 15 bis 20 Jahre vorgetragen werden. Maßgebend für die Beurteilung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern ist die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der Nutzung der Verlustvorträge. Diese hängt ab von der Entstehung künftiger steuerpflichtiger Gewinne während der Perioden, in denen die steuerlichen Verlustvorträge geltend gemacht werden können.

Zudem ergeben sich Steuerlatenzen aus Konsolidierungsmaßnahmen. Auf die Aktivierung von Goodwills und deren eventuelle Wertminderungen wird jedoch gemäß IAS 12 keine Steuerlatenz berechnet.

Latente Steuern ergeben sich aus folgenden temporären Abweichungen zwischen steuerbilanziellen Wertansätzen sowie den gemäß IFRS bilanzierten Vermögenswerten und Schulden:

in Mio €	2005		2006	
	aktiv	passiv	aktiv	passiv
Sachanlagen	4,3	-142,0	0,6	-134,4
Finanzanlagen	13,2	-	12,3	-
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1,2	-	6,0	-3,8
Rechnungsabgrenzungsposten	-	-3,6	-	-3,7
Pensionsrückstellungen	0,6	-	0,5	-0,7
Sonstige Rückstellungen	11,8	-	4,9	-
Verbindlichkeiten	13,7	-7,4	16,0	-13,2
Übrige Bilanzposten	5,9	-3,4	-	-6,4
Verlustvorträge	2,5	-	1,0	-
Summe aus Einzelabschlüssen	53,2	-156,4	41,3	-162,2
Saldierung	-44,6	44,6	-34,9	34,9
Konsolidierungsmaßnahmen	10,7	-0,4	10,0	-0,3
Konzern-Bilanz	19,3	-112,2	16,4	-127,6

Im Geschäftsjahr wurden Steuerlatenzen in Höhe von 12,6 Mio € (im Vorjahr 4,2 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral über das Eigenkapital erfasst. Daneben wurden keine weiteren Steuerlatenzen im Eigenkapital berücksichtigt.

Auf künftige Dividenden, die unter Umständen aus den Gewinnrücklagen von Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen gezahlt werden, wurden keine passiven Steuern bilanziert. Der nicht angesetzte Betrag ist insgesamt unwesentlich.

Die Beziehung von erwartetem Steueraufwand zu Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Überleitungsrechnung:

in Mio €	2005	2006
Ergebnis vor Ertragsteuern	285,4	340,2
Gewerbeertragsteuer in Deutschland	-62,5	-63,6
Ergebnis nach Gewerbeertragsteuer	222,9	276,6
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand ¹	-58,8	-73,0
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	-2,3	-3,3
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-1,1	-1,9
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Betriebsprüfungsrückstellungen	-12,8	-14,0
Steuereffekt auf ergebniswirksame Konsolidierungsmaßnahmen	-4,6	-8,2
Steuereffekt auf steuerfreie und periodenverschobene steuerpflichtige Erträge	19,0	24,3
Körperschaftsteuerguthaben	-	35,2
Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorträge	-1,8	-3,1
Sonstiges	1,0	-3,7
Gewerbeertragsteuer in Deutschland	-62,5	-63,6
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	-123,9	-111,3

¹ Erwarteter Steuerertrag/-aufwand bei Körperschaftsteuer 25,0 % zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 %.

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 32,7 % (im Vorjahr 43,4 %). Bereinigt um den Sondereffekt des Barwertansatzes des Körperschaftsteuerguthabens der Fraport AG (siehe oben) beträgt die Konzern-Steuerquote 42,2 %.

(20) Ergebnis je Aktie

	2005		2006	
	unverwässert	verwässert	unverwässert	verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss in Mio €	161,2	161,2	229,3	229,3
Gewichtete Aktienzahl	90.800.771	92.110.740	91.228.810	92.511.493
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	1,78	1,75	2,51	2,48

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2006 ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt an ausgegebenen Aktien, die einem Anteil am Grundkapital von 10 € entsprechen. Durch die Kapitalerhöhungen sowie den Erwerb und die Weitergabe von eigenen Aktien hat sich die Anzahl der Aktien im Umlauf von 91.078.430 auf 91.368.619 zum 31. Dezember 2006 verändert. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 91.228.810 Aktien ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 2,51 €.

Durch die den Mitarbeitern im Rahmen einer Betriebsvereinbarung (Mitarbeiterbeteiligungsprogramm) gewährten Rechte zum Aktienerwerb (genehmigtes Kapital) sowie durch die Ausgabe von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans 2006 (bedingtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.511.493 und somit ein verwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 2,48 €.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

Zusammensetzung und Entwicklung der einzelnen Positionen des Anlagevermögens sind im Konzern-Anlagenspiegel dargestellt.

(21) Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung weisen folgende Werte aus:

in Mio €	Buchwert 1.1.2006	Abgänge	Wertminderungen gemäß IAS 36	Buchwert 31.12.2006
ICTS	92,6			92,6
Antalya	8,1		-8,1	0,0
Media	0,3			0,3
Teilkonzern ICTS	6,2		-2,0	4,2
Teilkonzern TCR	1,1	-1,1		0,0
	108,3	-1,1	-10,1	97,1

(22) Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	50,2	42,3

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten angesetzt. Entsprechend dem Nutzungsverlauf werden sie um planmäßige Abschreibungen nach der linearen Methode vermindert. Soweit notwendig, werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen EDV-Programme.

(23) Sachanlagen

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.750,6	1.734,8
Technische Anlagen und Maschinen	245,5	288,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	125,0	107,3
Anlagen im Bau	466,2	599,1
	2.587,3	2.729,2

Sachanlagen werden mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen und soweit notwendig, Wertminderungen nach IAS 36 bilanziert. Nachträgliche Anschaffungskosten werden aktiviert. Bei selbst erstellten Sachanlagen werden die Herstellungskosten anhand der direkt zurechenbaren Kosten ermittelt. Finanzierungskosten werden nicht aktiviert.

Das wirtschaftliche Eigentum an Leasinggegenständen wird gemäß IAS 17 dem Leasingnehmer zugerechnet, wenn die wesentlichen Risiken und Chancen dem Leasingnehmer zuzurechnen sind. Im Berichtsjahr werden innerhalb der anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 6,8 Mio € (im Vorjahr 24,4 Mio €) bilanziert:

in Mio €	2005	2006
Kapitalisierte Leasingraten zum Anschaffungszeitpunkt	34,5	9,5
Kumulierte Abschreibung	-10,1	-2,7
Buchwert 31.12.	24,4	6,8

Bei den Leasinggegenständen handelt es sich überwiegend um Spezialfahrzeuge mit einer Vertragslaufzeit von 2004 bis 2012. Am Ende der Laufzeit besteht grundsätzlich eine Kaufoption zum Restwert beziehungsweise zu einem vereinbarten Festpreis. Die Veränderung des Buchwertes der Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverträgen resultiert aus dem Verkauf der TCR.

(24) Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	37,4	66,9

Die als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien betreffen im Wesentlichen Grundstücke, die zur Erzielung von Mieteinnahmen gehalten werden. Aufgrund der aktuellen Vermietungssituation hat sich der beizulegende Wert der zu bebauenden Fläche des Fernbahnhofs konkretisiert. Der Buchwert der Plattform über dem ICE-Fernbahnhof wurde um 53,4 Mio € ergebnisneutral erhöht. Im Berichtsjahr wurden 22,4 Mio € in die Vorratsimmobilien (vgl. Tz. 30) und 1,2 Mio € in das Sachanlagevermögen umgebucht. Diese Umbuchungen wurden insbesondere durch die in 2006 erfolgte Konkretisierung des Verwendungszwecks der in den Jahren 2004/2005 erworbenen Flächen des Mönchhofgeländes erforderlich.

Der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien entspricht nach internen Wertermittlungen zum Bilanzstichtag dem Buchwert.

Für die hier noch ausgewiesenen Flächen des Mönchhofgeländes bestehen voraussichtlich Beschränkungen hinsichtlich der Veräußerbarkeit. Das Gelände ist nach dem Landebahnbau unterschiedlichen Risiken aufgrund des Flughafen-Betriebs ausgesetzt ist. Ein Verkehrswertgutachten Stand 31. Dezember 2006 lag nicht vor.

Im Geschäftsjahr sind nur unwesentliche Mieteinnahmen und betriebliche Aufwendungen aus genutzten Immobilien angefallen. Für den Unterhalt der nicht genutzten Immobilien sind keine Kosten aufgewendet worden.

(25) Beteiligungen at equity

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Flughafen Hannover	31,2	33,7
LAP	20,2	20,0
ASG	1,4	1,0
ACF	0,7	0,8
Gateway Gardens	0,1	0,2
Asia Security Management	0,0	0,5
	53,6	56,2

Unter den Zugängen werden neben Anteilswerbungen auch positive Ergebnisse ausgewiesen, unter den Abgängen werden Ausschüttungen sowie negative Ergebnisse erfasst.

Die Zugänge betreffen 30,5 % der Kapitalanteile an der Asia Security Management Ltd. und im Übrigen die laufenden at equity-Fortschreibungen.

Die Abgänge betreffen im Wesentlichen die Ausschüttung der ASG (1,4 Mio €).

Weitere Finanzinformationen über die assoziierten Unternehmen enthält die Übersicht wesentliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen sowie die folgende Tabelle.

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Vermögenswerte	588,4	596,7
Eigenkapital	195,6	202,4
Schulden	392,8	394,3
Gesamterträge	270,7	303,7
Periodenergebnis	12,8	15,7

(26) Andere Finanzanlagen

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Available-for-sale-Finanzanlagen		
Wertpapiere des Anlagevermögens	15,7	81,1
Sonstige Beteiligungen	1,3	5,8
At fair value		
Wertpapiere	174,8	196,1
Ausleihungen		
Ausleihungen an Beteiligungen	8,3	3,1
Sonstige Ausleihungen	9,4	16,0
	209,5	302,1

Bei den Zugängen unter den Wertpapieren in der Kategorie „available-for-sale“ des Anlagevermögens handelt es sich um im Rahmen des Asset-Managements getätigte Geldanlagen von 46,8 Mio €. Darüber hinaus resultiert die weitere Erhöhung des Wertpapierbestands aus der at fair value-Bewertung zum Bilanzstichtag.

Bei den Zugängen unter den Wertpapieren in der Kategorie „at fair value“ handelt es sich im Wesentlichen um eine weitere Investition in ein Schuldscheindarlehen von 20,0 Mio € mit einer Laufzeit von fünf Jahren.

Zwei Schuldscheindarlehen von rund 100 Mio € weisen ein S&P-Rating von AAA auf und besitzen damit nur ein sehr geringes Ausfallrisiko. Die übrigen drei Schuldscheindarlehen sowie eine Anleihe beinhalten eine vertraglich garantierte Kapitalrückzahlung. Das Ausfallrisiko beschränkt sich somit auf das Kontrahentenrisiko der Banken.

Bei den sonstigen Ausleihungen betreffen die Zugänge im Wesentlichen Anteile und Darlehen an der Airrail KG (vgl. Tz. 3). Anteile an der Personenhandels-gesellschaft werden gemäß IAS 32 als Finanzinstrument bilanziert.

(27) Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2005	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2006
	< 1 Jahr	> 1 Jahr		< 1 Jahr	> 1 Jahr	
Gegen Gemeinschaftsunternehmen	0,2	–	0,2	–	–	–
Gegen assoziierte Unternehmen	2,2	–	2,2	1,4	–	1,4
Gegen sonstige Beteiligungen	1,4	–	1,4	1,2	–	1,2
Sonstige Vermögenswerte	55,7	8,8	64,5	47,3	7,8	55,1
Rechnungsabgrenzungsposten	12,0	24,4	36,4	12,4	29,0	41,4
	71,5	33,2	104,7	62,3	36,8	99,1

Ein wesentlicher Posten in den sonstigen Vermögenswerten ist eine Forderung gegen das Land Hessen aufgrund eines im Jahr 2001 geschlossenen Vergleichsvertrags im Zusammenhang mit der Sanierung eines ehemaligen Munitionssprengplatzes in Höhe von 7,2 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 2009.

In den sonstigen Vermögenswerten sind positive Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von 3,8 Mio € enthalten.

Bei den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um Baukostenzuschüsse.

(28) Ertragsteuerforderungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2005	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2006
	< 1 Jahr	> 1 Jahr		< 1 Jahr	> 1 Jahr	
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	2,0	32,2	34,2

Der wesentlichste Posten in den Ertragsteuerforderungen betrifft das im Geschäftsjahr aktivierte Körperschaftsteuerguthaben (vgl. Tz. 19). Der bilanzierte Barwert des Körperschaftsteuerguthabens beträgt zum Bilanzstichtag rund 32,2 Mio €.

(29) Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Latente Steueransprüche	19,3	16,4

Die Abgrenzung der aktiven latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12. Weitere Erläuterungen sind in „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ (Tz. 19) enthalten. Die latenten Steueransprüche haben überwiegend langfristigen Charakter.

(30) Vorräte

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	–	21,4
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	12,5	10,5
Unfertige Erzeugnisse	0,0	0,9
Fertige Erzeugnisse	1,8	0,0
Geleistete Anzahlungen	0,1	0,1
	14,4	32,9

Im Berichtsjahr wurden 22,4 Mio € von den als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien in die Vorräte umgebucht. Diese Umbuchungen betreffen die Teile des Mönchhofgeländes, die zum Verkauf innerhalb des normalen Geschäftszyklus von zehn Jahren vorgesehen sind. Mit dem Vertrieb dieser Immobilien ist die Fraport Immo beauftragt. Die zum Verkauf vorgesehenen Grundstücke wurden in 2006 an ein Tochterunternehmen der Fraport Immo übertragen, die dem Segment Retail & Properties zugeordnet ist.

Aufgrund von im Berichtsjahr durchgeführten Entwicklungsmaßnahmen (0,4 Mio €), nachträglichen Anschaffungsnebenkosten (0,1 Mio €) und der im Wesentlichen wegen einer aktualisierten Kostenschätzung erfolgten Verringerung des im Buchwert enthaltenen Anteils zur Grundwassersanierungsverpflichtung (–1,5 Mio €), wurden die Vorratsimmobilien zum Bilanzstichtag in einer Höhe von 21,4 Mio € ausgewiesen.

Zum Bilanzstichtag erfolgte eine Schätzung des Nettoveräußerungswertes der zum Verkauf vorgesehenen Immobilien. Für die Ermittlung des voraussichtlich erzielbaren Verkaufspreises wurde ein externes Verkehrswertgutachten vom 4. Dezember 2006 herangezogen. Zusätzlich zu den im Gutachten berücksichtigten Risiken wurden weitere Abschläge, insbesondere für noch nicht bekannte Altlasten- und Verkaufsrisiken, angesetzt. Zur Bestimmung der für die marktreife Veräußerbarkeit erforderlichen Entwicklungs- und Vertriebskosten sind Planzahlen zugrunde gelegt worden. Der Nettoveräußerungswert wurde auf Grundlage der DCF-Methode über den geplanten Verkaufszeitraum von zehn Jahren mit einem Abzinsungsfaktor von 5 % berechnet. Der ermittelte Nettoveräußerungswert liegt über dem Buchwert.

Die Buchwerte, der innerhalb von zwölf Monaten nach Bilanzstichtag zum Verkauf vorgesehenen Immobilien, sind unwesentlich.

Im Berichtsjahr sind bei den zum Verkauf vorgesehenen Immobilien Aufwendungen zum Erhalt von 0,7 Mio € und Aufwendungen zur Veräußerung von 0,3 Mio € angefallen.

Die übrigen Vorräte sind zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten unter der Anwendung der gewogenen Durchschnittsmethode bewertet. Die Herstellungskosten enthalten gemäß IAS 2 die direkt zurechenbaren Einzelkosten und Fertigungsgemeinkosten.

(31) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Gegen fremde Unternehmen	190,0	185,5

(32) Zahlungsmittel

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Zahlungsmittel	574,2	632,5

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder. Diese Geldmittel stammen im Wesentlichen aus den Emissionserlösen des Börsengangs.

Die sonstigen Guthaben betreffen im Wesentlichen Tagesgelder.

Bei Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 14,9 Mio € einer Verfügungsbeschränkung.

(33) Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	2,7	0,1

Bei den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten handelt es sich um Vermögenswerte der ARS, die aufgrund der Veräußerungsabsicht in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert wurden. Im Vorjahr wurden hier die Anteile an dem assoziierten Unternehmen Portway ausgewiesen. Die ARS ist dem Segment Retail & Properties und die Portway dem Segment External Activities zuzurechnen.

(34) Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Gezeichnetes Kapital	910,7	913,7
Kapitalrücklage	550,5	558,8
Gewinnrücklagen	599,2	746,3
Konzern-Bilanzgewinn	82,1	105,2
	2.142,5	2.324,0

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Jahr 2006 um rund 3,0 Mio €.

Davon betreffen 0,8 Mio € die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms.

Im laufenden Geschäftsjahr wurden Aktien zur Bedienung der Stock-Options im Rahmen des bedingten Kapitals in Höhe von 2,1 Mio € geschaffen. Die Voraussetzungen für die Ausübung der Bezugsrechte für die 4. Tranche wurden im Geschäftsjahr 2006 erfüllt.

Durch die Weitergabe eigener Aktien erhöhte sich das gezeichnete Kapital um weitere 0,1 Mio €.

Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzt sich aus 91.478.347 (im Vorjahr 91.192.355) auf den Inhaber lautende (nennwertlosen) Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 10,00 € zusammen.

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

	Gezeichnetes Kapital Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien in eigenem Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2006	91.192.355	91.078.430	113.925	1.139.250	0,125
Mitarbeiterbeteiligungsprogramm: Kapitalerhöhung (24. Mai 2006)	74.967	74.967			
Management-Stock-Options-Plan (MSOP): Kapitalerhöhungen 2006	211.025	211.025			
Vorstandsvergütung: Aktienweitergabe an Vorstände		4.197	-4.197	-41.970	0,005
Stand 31.12.2006	91.478.347	91.368.619	109.728	1.097.280	0,120

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms wurden am 24. Mai 2006 zu einem Preis von 58,69 € an die Mitarbeiter weitergegeben.

Die an die Vorstände als vertraglicher Vergütungsbestandteil weitergegebenen Aktien wurden zum aktuellen Wert von 65,94 € verrechnet.

Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 ermächtigt, das Grundkapital bis zum 31. Mai 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats um bis zu 9,5 Mio € zu erhöhen.

Von diesem genehmigten Kapital wurden 749.670 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €
Genehmigtes Kapital I zum 31. Dezember 2005 (2005/1)	950.000	10,0
Verwendung genehmigtes Kapital I Mitarbeiterbeteiligungsprogramm	-74.967	10,0
Verbleibendes genehmigtes Kapital I zum 31. Dezember 2006	875.033	10,0

Zum 31. Dezember 2006 verbleibt ein genehmigtes Kapital I von 8,8 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 kann ausgeschlossen werden.

Bedingtes Kapital

In der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung dient über die Erfüllung von begebenen und noch nicht ausgeübten Bezugsrechten aus dem durch die Hauptversammlung vom 14. März 2001 beschlossenen Fraport Management Stock Options Plan (MSOP 2001) hinaus auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport Management Stock Options Plan 2005 (MSOP 2005). Der Vorstand und Aufsichtsrat werden ermächtigt, bis zum 31. August 2009 insgesamt bis zu 1.515.000 Aktienoptionen nach Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen an Bezugsberechtigte auszugeben. Die Ermächtigung zur Gewährung von Bezugsrechten nach dem MSOP 2001 wurde in der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 aufgehoben.

Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2006 6,3 Mio € (ursprünglich 13,9 Mio €). In 2006 wurden von den bereits gewährten Bezugsrechten 2,1 Mio € (211.025 Optionen) ausgeübt.

Die Kapitalerhöhung zur Erfüllung von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans 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 und die Gesellschaft die Aktienoptionen nicht durch eigene Aktien oder mittels Lieferung von Aktien durch Dritte erfüllt.

Die Kapitalerhöhung wird hinsichtlich des Aktienoptionsplans 2005 nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Bezugsrechten, die im Rahmen des Aktienoptionsplans 2005 aufgrund der vorstehenden Ermächtigung ausgegeben wurden, von ihren Bezugsrechten Gebrauch machen, die Gesellschaft die Aktienoptionen nicht durch eigene Aktien, mittels Lieferung von Aktien durch Dritte oder eine Barzahlung erfüllt und das bedingte Kapital nicht zur Erfüllung von Aktienoptionen aus dem Aktienoptionsplan 2001 bereits ausgenutzt wurde oder zur Erfüllung des Aktienoptionsplans 2001 erforderlich ist.

Bis zum Bilanzstichtag wurden aus dem MSOP 2001 und 2005 insgesamt 1.287.750 Bezugsrechte ausgegeben.

Kapitalrücklage

Die Veränderung der Kapitalrücklage resultiert aus einer Erhöhung von 3,7 Mio € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (€ 48,69 Aktie) der im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 74.967) und aus dem übersteigenden Ausgabebetrag von 2,7 Mio € (1. Tranche: € 21,55/3. Tranche: € 8,69/4. Tranche: € 13,1 je Aktie) der im Rahmen des bedingten Kapitals zur Bedienung der Stock-Options ausgegebenen Aktien (insgesamt 211.025).

Durch die Weitergabe eigener Aktien erhöhte sich die Kapitalrücklage um weitere 0,1 Mio €.

Aus dem Aktienoptionsprogramm ist im Berichtsjahr Personalaufwand in Höhe von 1,8 Mio € (Vorjahr 2,2 Mio €) angefallen. Dieser Betrag wurde in der Kapitalrücklage erfasst.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen umfassen neben den Rücklagen der Fraport AG (einschließlich gesetzlicher Rücklage in Höhe von 36,5 Mio €) die Gewinnrücklagen und Bilanzgewinne der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Tochtergesellschaften sowie Auswirkungen von Konsolidierungsmaßnahmen. Die Währungsumrechnungsdifferenzen betragen insgesamt -5,5 Mio € (im Vorjahr -7,8 Mio €), darin sind in Höhe von -9,2 Mio € Währungsdifferenzen aus der at equity-Bewertung der philippinischen Gesellschaften enthalten, die gemäß IAS 21 erst beim Abgang der Gesellschaften zu Lasten des Konzern-Ergebnisses ausgebucht werden. Die Rücklage für Derivatebewertung beträgt 12,4 Mio € (im Vorjahr -7,3 Mio €). Der wesentlich höhere Ausweis der anderen Gewinnrücklagen verglichen mit dem Jahresabschluss der Fraport AG resultiert zum größten Teil aus der höheren Bewertung des Sachanlagevermögens.

Konzern-Bilanzgewinn

Der Konzern-Bilanzgewinn entspricht dem Bilanzgewinn der Fraport AG. Die vorgeschlagene Dividende beträgt € 1,15 je Aktie (Vorjahr € 0,90 je Aktie).

Satzungsgemäß ist der Vorstand zusammen mit dem Aufsichtsrat berechtigt, mehr als 50 % des Jahresüberschusses in die anderen Gewinnrücklagen der Fraport AG einzustellen, bis die Hälfte des Grundkapitals erreicht ist.

(35) Minderheitsanteile am Eigenkapital

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Minderheitsanteile am Eigenkapital (ohne zurechenbaren Jahresüberschuss)	15,1	22,5
Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss	0,3	-0,4
	15,4	22,1

Die Anteile fremder Gesellschafter betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an Media, Flughafen Saarbrücken, Flughafen Frankfurt-Hahn, Hahn Campus, ARS, Fraport Twin Star und Fraport Peru sowie an Gesellschaften des ICTS-Teilkonzerns.

(36) Lang- und kurzfristige Finanzschulden

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2005	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2006
	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kredit- instituten	140,1	344,3	272,9	757,3	125,2	303,4	415,4	844,0
Andere	–	–	5,2	5,2	–	–	–	–
	140,1	344,3	278,1	762,5	125,2	303,4	415,4	844,0

Es bestehen folgende wesentliche Einzelkredite:

Laufzeit von/bis	Währung	Zinssatz in %	Stand 31.12.2005 in Mio €	Stand 31.12.2006 in Mio €
Festverzinsliche Kredite				
2004–2014	€	4,44	50,0	50,0
1998–2008	€	4,60	38,3	38,3
1998–2010	€	4,83	35,8	35,8
2006–2016	€	4,53	–	30,0
1999–2028	€	5,10	30,3	29,0
1999–2028	€	4,15	30,3	29,0
1999–2011	€	4,72	25,6	26,5
1999–2009	€	4,61	25,6	25,6
1996–2006	€	6,80	25,6	25,6
1998–2008	€	4,60	25,6	25,6
1998–2008	€	4,57	25,6	25,6
1999–2009	€	4,56	25,6	25,6
1998–2008	€	4,60	25,6	25,6
2006–2016	€	4,59	–	25,0
2006–2016	€	4,59	–	25,0
Variabelverzinsliche Kredite				
2006–2016	CHF	2,35	–	45,4

Bei festverzinslichen Darlehen, die beim Auslaufen prolongiert werden, besteht ein allgemeines Zinsänderungsrisiko.

Unter den Finanzschulden sind **Leasingverbindlichkeiten** in Höhe von 6,2 Mio € (Vorjahr 20,7 Mio €) bilanziert (vgl. Tz. 23).

Aus den Leasingverträgen sind folgende Leasingzahlungen fällig:

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2005	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2006
	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Leasingzahlungen	5,0	16,7	1,5	23,2	1,9	5,0	0,1	7,0
Abzinsungsbeträge	0,2	1,9	0,4	2,5	0,2	0,6	0,0	0,8
Barwerte	4,8	14,8	1,1	20,7	1,7	4,4	0,1	6,2

Die Abzinsungsraten liegen bei rund 4,0 %. Die Laufzeit der längsten Verträge endet 2013. Bei den Leasingzahlungen handelt es sich grundsätzlich um Mindestleasingzahlungen.

(37) Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2005	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2006
	< 1 Jahr	> 1 Jahr		< 1 Jahr	> 1 Jahr	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,1	–	0,1	0,4	–	0,4
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	1,4	–	1,4	2,6	0,1	2,7
Gegenüber assoziierten Unternehmen	3,3	–	3,3	0,6	–	0,6
Gegenüber Beteiligungen	0,5	–	0,5	3,8	–	3,8
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	–	29,0	29,0	–	32,7	32,7
Sonstige Rechnungsabgrenzungsposten	8,6	55,8	64,4	7,7	50,7	58,4
Sonstige Verbindlichkeiten	91,2	30,6	121,8	103,0	22,6	125,6
	105,1	115,4	220,5	118,1	106,1	224,2

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich im Wesentlichen aus Lohn- und Kirchensteuer, noch nicht abgeführten Sozialversicherungsbeiträgen, Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen im Zusammenhang mit Zinscaps, negativen Marktwerten von Derivaten sowie Verbindlichkeiten gegenüber Betriebsangehörigen zusammen.

Von den Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen entfallen auf Zuschüsse durch die öffentliche Hand 23,8 Mio € (Vorjahr 10,6 Mio €) und auf andere Zuschussgeber 8,9 Mio € (Vorjahr 18,4 Mio €). Die Zuschüsse der öffentlichen Hand betreffen insbesondere Investitionen im Zusammenhang mit Reisegepäckkontrollen und der Erweiterung des Flughafens Frankfurt-Hahn. Die Sonderposten werden entsprechend der Nutzungsdauer der bezuschussten Anlagegegenstände linear aufgelöst.

Bei den Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich um Einnahmen, die Erträge künftiger Perioden darstellen.

(38) Latente Steuerverpflichtungen

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Latente Steuerverpflichtungen	112,2	127,6

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß IAS 12 nach dem „temporary-concept“. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 19 „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ enthalten. Die latenten Steuerverpflichtungen haben überwiegend eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(39) Pensionsverpflichtungen

Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden:

in Mio €	2005	2006
Barwert der Verpflichtung zum 1. Januar	25,5	29,9
Zinsaufwand	1,2	1,1
Laufender Dienstzeitaufwand	2,1	1,8
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-	-
Gezahlte Versorgungsleistungen	-1,2	-1,3
Versicherungsmathematischer Verlust/Gewinn	2,3	-2,4
Barwert der Verpflichtung zum 31. Dezember	29,9	29,1
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 31. Dezember	10,0	10,6
Saldierung		
Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden		
Folgende Beträge wurden in der Bilanz erfasst:		
Barwert der über einen Fonds finanzierten Verpflichtungen	8,5	8,5
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-10,0	-10,6
Überdeckung	-1,5	-2,1
Barwert der nicht über eine Versicherung finanzierten Verpflichtungen	21,4	20,6
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-	-
Nicht erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-	-
In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld	21,4	20,6
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Beträge		
Laufender Dienstzeitaufwand	2,1	1,8
Zinsaufwand	1,2	1,1
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-	-0,3
Für das laufende Jahr erfasster versicherungsmathematischer Netto-Verlust/Gewinn Pensionsrückstellung	2,3	-2,4
Gewinn/Verlust aus dem Planvermögen	-	-
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-	-
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand	5,6	0,2
Überleitung bilanzierte Nettoschuld in der Periode		
Nettoschuld zu Beginn des Jahres	25,5	21,4
Veränderung der Überdeckung	1,5	0,7
Aufwand wie oben	5,6	0,2
Gezahlte Versorgungsleistungen	-1,2	-1,3
Gezahlter Aktivwert Versicherung	-10,0	-0,4
Veränderungen Konzern – Umbuchung Antalya	-	-1,9
Veränderungen Konzern – Zugang Twin Star	-	1,9
Nettoschuld am Ende des Jahres	21,4	20,6

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 16 unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und deren Hinterbliebene. Darüber hinaus bestehen 155 Anwartschaften (davon 57 verfallbar) von leitenden und außertariflichen Angestellten aus der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG. Der Barwert der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,3 Mio €.

Zur Bewertung werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrundegelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2006 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten vom 9. beziehungsweise 20. November 2006 erstellt. Den Berechnungen liegen die biometrischen Grundwerte nach Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde (RT 2005 G).

Für leitende Angestellte (zwölf unverfallbare Anwartschaften) der Fraport AG bestehen arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen in Höhe von 1,2 Mio €. Der Berechnung liegt ein versicherungsmathematisches Gutachten vom 20. November 2006 zugrunde.

Im Vorjahr wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände abgeschlossen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche sind mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 10,6 Mio € (Vorjahr 10,0 Mio €) angesetzt. Davon ist der auf die aktiven Vorstände entfallende Barwert der Pensionsverpflichtung (DBO) mit dem Aktivposten der Rückdeckungsversicherung saldiert. Die zu erwartende Verzinsung der Rückdeckungsversicherungsansprüche für das nächste Geschäftsjahr entspricht einer Höhe von zirka 2,75 %.

Eine Sensitivitätsanalyse mit Variationen der Zinssätze um +/-0,5 % bezüglich der Pensionsverpflichtung der Fraport AG, zeigt eine Erhöhung der Barwertverpflichtung um 1,4 Mio € (3,9 %) beziehungsweise eine um 1,2 Mio € geringere Verpflichtung (4,9 %) auf.

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – ATV-K) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK Wiesbaden beläuft sich auf 6,2 %; hiervon übernimmt der Arbeitgeber 5,7 %, die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,5 %. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 1,4 % erhoben. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über der tariflich festgesetzten BAT-I-Obergrenze liegt, eine zusätzliche Umlage von 9 % gezahlt. Derzeit liegen keine Erkenntnisse vor, dass das Sanierungsgeld in 2007 steigen wird. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass auch künftig Beitragserhöhungen erfolgen werden. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 422,6 Mio €.

Bei dem vorliegenden Plan handelt es sich um einen gemeinschaftlichen Plan mehrerer Arbeitgeber (IAS 19.7), da sich die beteiligten Gesellschaften sowohl das Risiko der Kapitalanlage als auch das biometrische Risiko teilen.

Die ZVK-Versorgung ist grundsätzlich als leistungsorientierter Versorgungsplan einzuordnen (IAS 19.27). Eine Bilanzierung als leistungsorientierter Plan erfordert nach IAS 19.29 jedoch genaue Angaben über den Anteil der Pensionsverpflichtungen der Gesellschaft an der Gesamtverpflichtung sowie den genauen Anteil am Gesamtvermögen der ZVK.

Sind nur unzureichende Informationen vorhanden und deckt eine Gesellschaft mit ihren Beiträgen auch die Risiken anderen Trägerunternehmen (IAS 19.32 b), ist eine Bilanzierung wie bei einem beitragsorientierten Plan vorzunehmen.

Aus diesem Grund hat die Fraport AG den vorliegenden Plan als beitragsorientierten Plan behandelt.

(40) Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2005	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2006
	< 1 Jahr	> 1 Jahr		< 1 Jahr	> 1 Jahr	
Ertragsteuerrückstellungen	18,5	167,0	185,5	16,4	166,2	182,6

(41) Lang und kurzfristige sonstige Rückstellungen

In den nachfolgenden Übersichten ist die Entwicklung der lang- und kurzfristigen Rückstellungen erläutert.

in Mio €	1.1.2006	Ver- brauch	Auf- lösung	Zugänge	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens IAS 19.102-104	31.12.2006
Personal	94,2	-28,4	-5,5	46,5	-0,8	106,0
davon langfristig	39,5					48,6
davon kurzfristig	54,7					57,4

Die Personalrückstellungen beinhalten Verpflichtungen aus der Leistungs- und Erfolgsbeteiligung (LEA „Leistung – Erfolg – Anerkennung“), Regelungen für Altersteilzeit und Vorruhestand aus der vorzeitigen Beendigung der Arbeitsverhältnisse.

in Mio €	1.1.2006	Ver- brauch	Auf- lösung	Zugänge	Veränderungen aus Währungs- umrechnungs- differenzen	31.12.2006
Umwelt	31,2	-14,2	0,0	17,8	0,0	34,8
Übrige	192,9	-36,4	-30,6	53,8	-0,3	179,4
	224,1	-50,6	-30,6	71,6	-0,3	214,2
davon langfristig	72,6					52,8
davon kurzfristig	151,5					161,4

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

Die übrigen Rückstellungen enthalten in Höhe von 45,4 Mio € die in 2003 bei der Fraport AG gebildete Rückstellung für die Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms. Die zum Bilanzstichtag bestehende Rückstellung umfasst das Kostenvolumen der noch erwarteten Maßnahmen.

(42) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Gegenüber fremden Unternehmen	173,3	229,0

(43) Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	0,2

Die Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten betreffen die ARS.

Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

(44) Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

Die Segment-Berichterstattung nach IAS 14 orientiert sich an der internen Berichterstattung an den Vorstand und ist als Anlage 2 zum Anhang beigefügt.

Wir berichten nach den Segmenten Aviation, Retail & Properties, Ground Handling und External Activities.

Bei der Fraport AG werden die Unternehmensdaten einerseits in marktorientierte Geschäfts- und Servicefelder, andererseits in Zentralbereiche eingeteilt. Alle Geschäfts- und Servicefelder werden eindeutig jeweils einem Segment zugeordnet. Für die Zentralbereiche erfolgt eine sachgerechte Schlüsselung.

Die Daten der Beteiligungsgesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, und Beteiligungen, die ihre Geschäftstätigkeit außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen, werden in der primären Berichterstattung dem Segment External Activities zugeordnet. Die Beteiligungsgesellschaften, die in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, werden entsprechend ihrer Geschäftstätigkeit dem jeweiligen Segment zugeordnet.

Die intersegmentären Erträge ergeben sich im Wesentlichen aus der Fraport AG-internen Weiterverrechnung der Mieten für Grundstücke, Gebäude und Flächen sowie Instandhaltungsleistungen, Informationstechnologie und Energie/Versorgung. Die entsprechenden Vermögenswerte sind dem Segment Retail & Properties zugeordnet. Die Weiterverrechnung an die nutzenden Einheiten erfolgt auf Basis der angefallenen Kosten einschließlich kalkulatorischer Zinsen.

Weiterhin sind in den intersegmentären Erträgen solche Erträge ausgewiesen, die zwischen den einbezogenen Unternehmen unterschiedlicher Segmente erzielt wurden.

Die Geschäftswerte aus der Kapitalkonsolidierung und die entsprechenden Abschreibungen wurden anhand unserer Struktur eindeutig auf die Segmente verteilt.

Die Spalte Überleitung des Segment-Vermögens beziehungsweise der Segment-Schulden enthält die Ertragsteueransprüche beziehungsweise die Ertragsteuerverpflichtungen (einschließlich der latenten Steueransprüche/-verpflichtungen) des Konzerns.

Im sekundären Berichtsformat nach Regionen erfolgt die Einteilung nach dem derzeit hauptsächlichlichen Einsatzgebieten Deutschland, übriges Europa, Asien und übrige Welt. Die unter Asien ausgewiesenen Werte betreffen hauptsächlich die Türkei und die Volksrepublik China.

Die unter „übrige Welt“ ausgewiesenen Werte betreffen im Wesentlichen die USA und Peru.

Der Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens enthält Wertminderungen gemäß IAS 36 auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie das Sachanlagevermögen von insgesamt 21,0 Mio €. Die Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 10,1 Mio € belasteten das Segment External Activities. Die Wertminderung der sonstigen immateriellen Vermögenswerte von 3,4 Mio € betreffen das Segment Aviation. Die Wertminderung auf das Sachanlagevermögen belasten in Höhe von 6,0 Mio € das Segment Retail & Properties und in Höhe von 1,5 Mio € das Segment External Activities.

Die Anpassung des Buchwertes der Plattform über dem ICE-Fernbahnhof in Höhe von 53,4 Mio € erfolgte im Segment Retail & Properties.

Im Segment-Vermögen Retail & Properties sind Vorratsimmobilien in Höhe von 21,4 Mio € enthalten.

Im Geschäftsjahr wurde der Ausweis der sonstigen Steuern geändert. Die sonstigen Steuern werden seit dem 1. Januar 2006 unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Betriebsergebnis erfasst. Die Vergleichsdaten 2005 wurden der beschriebenen Änderung angepasst und haben folgende Auswirkungen auf die Kennzahlen EBIT und EBITDA:

in Mio €	EBIT			EBITDA		
	2005	2005 angepasst	2006	2005	2005 angepasst	2006
	Aviation	94,2	92,4	57,5	158,1	156,3
Retail & Properties	182,2	179,6	219,6	292,1	289,5	314,6
Ground Handling	52,1	51,8	34,6	74,9	74,6	63,0
External Activities	-16,9	-17,2	18,7	22,4	22,1	60,8
Konzern	311,6	306,6	330,4	547,5	542,5	578,4

Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

(45) Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit von 484,9 Mio € resultiert mit 641,6 Mio € (im Vorjahr 653,5 Mio €) aus dem betrieblichen Bereich. Demgegenüber stehen Mittelabflüsse in Höhe von 19,1 Mio € (im Vorjahr 16,8 Mio €) aus dem finanziellen Bereich sowie 137,6 Mio € (im Vorjahr 143,0 Mio €) für Ertragsteuern. Aufgrund der Veränderung von Forderungen, finanziellen Vermögenswerten, Rückstellungen und Verbindlichkeiten ergibt sich trotz eines höheren Konzern-Ergebnisses ein um 8,8 Mio € niedrigerer Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit/Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit

Die Ausgaben für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sind gegenüber dem Vorjahr leicht um 15,7 Mio € angestiegen. Die maßgeblichen Investitionen wurden wie im Vorjahr am Flughafen Frankfurt im Rahmen des Ausbauprogramms und der Erweiterung der Terminals getätigt.

In der Berichtsperiode verringerten sich die Ausgaben für die sonstigen Finanzinvestitionen im Rahmen des Asset-Managements.

Bei dem Verkauf von Gemeinschaftsunternehmen handelt es sich um den Verkauf der Unternehmensgruppe TCR.

Die Finanzierungstätigkeit weist einen Mittelzufluss von 73,3 Mio € aus, der sich insbesondere aus der Aufnahme von Finanzkrediten ergab.

Im Geschäftsjahr 2006 wurden langfristige Kredite von rund 52,9 Mio € getilgt. Die Einzahlungen aus der Aufnahme neuer Kredite sowie Termingeldern belaufen sich im gleichen Zeitraum auf rund 162,5 Mio €.

Angaben zum Verkauf von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen

in Mio €	2006
Zahlungsmittel	1,8
Kurzfristige Vermögenswerte	7,2
Langfristige Vermögenswerte	36,1
Kurzfristige Schulden	-4,7
Langfristige Schulden	-34,9
Veräußerungsgewinn	9,5
Veräußerungspreis gesamt	15,0
Veräußerungspreis mit Zahlungsmitteln beglichen	15,0
abzüglich veräußerte Zahlungsmittel	-1,8
Verkauf von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen	13,2

Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand besteht aus Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks. Es handelt sich jeweils um kurzfristige Bilanzpositionen mit einer Restlaufzeit von bis zu drei Monaten. Diese Mittel stammen im Wesentlichen aus den Emissionserlösen des Börsengangs. Im Zusammenhang mit der Rückgabe des Terminals in Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 14,9 Mio € einer Verfügungsbeschränkung.

Sonstige Angaben

(46) Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2006 ergeben sich Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften in Höhe von 3,3 Mio € und aus Gewährleistungsverträgen in Höhe von 125,8 Mio €. Diese beinhalten im Wesentlichen Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von 109,2 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 30,4 Mio € (40,0 Mio US-\$), für die eine Rückgriffsforderung auf die übrigen Garantiegeber in Höhe von 14,4 Mio € (19,0 Mio US-\$) besteht.

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde eine Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und Betrieb des Flughafens in Delhi in Höhe von 51,5 Mio € (3.000 Mio INR) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung auf die Fraport AG ausschließt. Sollte allerdings der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es – aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist – nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas hat die Fraport AG für ihre neu gegründete Tochtergesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 9,0 Mio € übernommen.

Die Fraport AG haftet für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die Tectum 26. Vermögensverwaltungs GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von 13,5 Mio €.

Antalya hat gegenüber der DHMI (türkische Konzessionsbehörde) eine Garantieerklärung für die Übergabe der Terminalanlagen nach Ablauf der Konzession im Jahr 2007 in Höhe von 1 % der erwarteten Einnahmen zuzüglich der Abschreibungen abgegeben.

(47) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Bestellobligo

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	351,3	536,9
Bestellungen für Energiebezug	461,5	434,8
	812,8	971,7

Operating Leases

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Miet- und Leasingverträge		
bis zu einem Jahr	8,2	14,1
länger als ein und bis zu fünf Jahren	14,3	15,0
länger als fünf Jahre	27,8	31,1
	50,3	60,2

Die abgeschlossenen Miet- und Leasingverträge sind von ihrem wirtschaftlichen Inhalt her im Wesentlichen als Operating-Lease-Verträge zu qualifizieren, sodass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist. Es handelt sich hierbei hauptsächlich um Gebäudemietverträge sowie Miete und Leasing von Soft- und Hardware. Die Grundmietzeit der Mietverträge für Gebäude endet grundsätzlich 2007.

Sonstige Verpflichtungen

Die im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement im Vorjahr genannten Einzahlungsverpflichtungen wurden im September 2006 mit einem Gesellschafterbeschluss der Piatco aufgehoben.

(48) Stock-Options

Management-Stock-Options-Plan 2001

Im Rahmen des MSOP 2001 werden keine weiteren Optionen ausgegeben.

Im Geschäftsjahr wurden die Voraussetzungen zur Ausübung der Bezugsrechte der 4. Tranche mit Ablauf der Sperrfrist zum 16. April 2006 und Überschreitung der Ausübungshöhe in Höhe von 26,57 € erstmals erfüllt, die 2. Tranche war bereits vollständig ausgeübt. Die Voraussetzungen für die 1. Tranche und die 3. Tranche waren bereits im Vorjahr erfüllt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 211.025 Aktienoptionen ausgeübt.

Unter dem MSOP 2001 können nur noch rund 6 % der ausgegebenen Optionen der Tranche 4 ausgeübt werden, das entspricht 12.950 Optionen. Alle weiteren Tranchen sind zum 31. Dezember 2006 vollständig ausgeübt.

Weitere Erläuterungen zum bedingten Kapital siehe Tz. 34.

Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005

In der Hauptversammlung der Fraport AG am 1. Juni 2005 wurden die Eckpunkte des MSOP 2005 sowie die zur Unterlegung des Plans erforderlichen Kapitalmaßnahmen beschlossen. Insgesamt wird für alle Berechtigten während des Fraport-MSOP 2005 höchstens ein Gesamtvolumen von 1.515.000 Aktienoptionen bis zum 31. August 2009 ausgegeben.

Die Aktienoptionen können den Bezugsberechtigten einmal jährlich in bis zu fünf jährlichen Tranchen gewährt werden.

Anders als der vorherige Plan enthält der neue Plan unter anderem nicht nur eine absolute, sondern auch eine an die Entwicklung eines bestimmten Aktienkorbs gekoppelte relative Ausübungshürde. Außerdem ist der für den Bezugsberechtigten aus der Ausübung der Aktienoptionen resultierende Gewinn der Höhe nach begrenzt.

Die Bezugsrechte für den MSOP 2005 können erstmals nach Ablauf einer Wartezeit von drei Jahren innerhalb eines Zeitraums von weiteren zwei Jahren ausgeübt werden.

Die Aktienoptionen des MSOP 2005 können nur ausgeübt werden, wenn der Schlusskurs der Fraport-Aktie an dem Handelstag, der dem Tag der Ausübung unmittelbar vorausgeht („Bemessungstag“) den ursprünglichen Ausübungspreis um mindestens 20 % übersteigt.

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. Für die Bedienung von Optionen aus dem MSOP 2005 ist auch ein Barausgleich möglich.

Die Fraport AG hat nach den Maßgaben des neuen Aktienoptionsplans für das gesamte Geschäftsjahr 2006 216.400 Bezugsrechte ausgegeben.

Weitere Erläuterungen zum bedingten Kapital siehe Tz. 34.

Entwicklung der ausgegebenen Bezugsrechte:

in Mio €	Gesamt	gewichteter Durchschnittsausübungspreis	Vorstand	Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	Führungskräfte der Fraport AG
Bestand ausgegebene Bezugsrechte am 1.1.2006	419.775	22,45	132.000	45.500	242.275
Ausgegeben in 2006	216.400	73,27	50.000	37.650	128.750
Ausgeübt in 2006	211.025	23,08	-82.000	-20.000	-109.025
Verfallen in 2006	-17.500	73,27	0	-2.500	-15.000
Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 31.12.2006	407.650	46,92	100.000	60.650	247.000

Von den ausstehenden Optionen sind 12.950 (Vorjahr 8.825) ausübbar. Der gewichtete Durchschnittsaktienkurs des Geschäftsjahrs belief sich auf 56,52 € (Vorjahr 36,14 €). Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2001 bis 2006 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Ausgabezeitpunkt	Ende Sperrfrist	Ende Ausübungszeitraum	Ausübungs-hürde in €	Ausübungspreis in €	Beizul. Zeitwert ² in €
MSOP 2001:						
Tranche 2001	11. Juni 2001	11. Juni 2003	11. Juni 2006	36,28	31,55	5,95
Tranche 2002	15. Mai 2002	15. Mai 2004	15. Mai 2007	29,49	25,64	4,22
Tranche 2003	16. Mai 2003	16. Mai 2005	16. Mai 2008	21,49	18,69	5,82
Tranche 2004	16. April 2004	16. April 2006	16. April 2009	26,57	23,10	6,20
MSOP 2005:						
Tranche 2005	6. Juni 2005	6. Juni 2008	25. März 2010	39,49	32,91 ¹	10,96
Tranche 2006	18. April 2006	18. April 2009	26. März 2011	75,60	63,00 ¹	19,27

¹ Ursprünglicher Ausübungspreis zum Ausgabezeitpunkt, vorbehaltlich einer Adjustierung durch das relative Erfolgsziel.

² Zum Ausgabezeitpunkt.

Aus dem Aktienoptionsprogramm ist im Berichtsjahr Personalaufwand in Höhe von 1,8 Mio € (Vorjahr 2,2 Mio €) angefallen. Dieser Betrag wurde in der Kapitalrücklage erfasst.

Die erfolgswirksame Bewertung der Aktienoptionen basiert auf dem Fair-Value je Option einer Tranche. Zur Ermittlung des Fair-Value kommt eine Monte-Carlo-Simulation zum Einsatz. Dabei wird eine Simulation der log-normalverteilten Prozesse für den Kurs der Fraport-Aktie und dem Kurs des MSOP-Basket durchgeführt, um entsprechend der Erfolgsziele die Performance der Fraport-Aktie gegenüber dem Vergleichsindex und die Steigerung des Schlusskurses der Fraport-Aktie um mindestens 20 % gegenüber dem ursprünglichen Ausübungspreis abzubilden.

Die Berechnung der Out- oder Under-Performance der Fraport-Aktie gegenüber dem Index erfolgt auf Total-Shareholder-Return-Basis, das heißt auf Grundlage der jeweiligen Kursentwicklung unter Berücksichtigung von Bardividenden, Bezugsrechten, Kapitalanpassung und anderen Sonderrechten. Außerdem wird in der Monte-Carlo-Simulation die Möglichkeit der vorzeitigen Ausübung unter Berücksichtigung der Blocked-periods und das sogenannte frühzeitige Ausübungsverfahren der Berechtigten berücksichtigt.

Der Fair-Value aller im Geschäftsjahr 2006 zu bewertenden Optionen wurde aufgrund folgender Annahmen berechnet.

Zinssatz

Zum Ausgabezeitpunkt wurde mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz gerechnet. Die Zinssätze wurden aus Zinsstrukturen für Bundesanleihen mit einer Laufzeit von ein bis zehn Jahren berechnet.

Dividenden

In der Monte-Carlo-Simulation wird mit diskreten Dividenden gerechnet. Für zukünftige Dividendenzahlungen werden als Berechnungsbasis die öffentlich verfügbaren Schätzungen von insgesamt zehn Banken verwendet. Aus diesen Schätzungen werden arithmetische Mittel für die Dividenden ermittelt. Für die folgenden Jahre wird eine Steigerung um 5 % pro Jahr angenommen.

Volatilitäten und Korrelation

Im Sinne einer objektivierbaren Vorgehensweise werden als Volatilitäten und Korrelationen die historischen Volatilitäten und historischen Korrelationen herangezogen. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von täglichen XETRA-Schlusskursen für die Fraport-Aktie und täglichen Kursen für den Index MSOP Basket. Die Kurshistorie des Index wurde mit der aktuellen Gewichtung des Index per Grant Date unter Verwendung historischer Schlusskurse der Indexbestandteile berechnet.

Als Zeitfenster für die Ermittlung der Volatilitäten und Korrelationen wird die Restlaufzeit der Optionen beziehungsweise der Zeitraum, für welchen die Daten seit dem 1. Januar 2001 vorhanden sind, zugrunde gelegt.

Die Fair-Value zum Ausgabezeitpunkt ergeben sich wie folgt:

	Ausgabezeitpunkt	Fair-Value in €
MSOP 2001:		
Tranche 2004	16. April 2004	6,20
MSOP 2005:		
Tranche 2005	6. Juni 2005	10,96
Tranche 2006	18. April 2006	19,27

Für die Berechnung zum jeweiligen Ausgabezeitpunkt wurden folgende Volatilitäten und Korrelationen verwendet:

	Ausgabezeitpunkt	Volatilität Fraport	Volatilität MSOP Basket	Korrelation Fraport/MOSP Basket
MSOP 2001:				
Tranche 2004	16. April 2004	43,06 %	k. A.	k. A.
MSOP 2005:				
Tranche 2005	6. Juni 2005	34,04 %	22,55 %	0,2880
Tranche 2006	18. April 2006	32,34 %	20,78 %	0,2925

Für die Bewertung der 4. Tranche MSOP 2001 wurden folgende Berechnungen vorgenommen. Zum Ausgabezeitpunkt erfolgte die Berechnung mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 3,31 %. Als Dividenden-Schätzungen wurden für 2005 0,75 €, für 2006 0,84 € und für 2007 0,92 € zugrunde gelegt.

Für die Bewertung der 1. Tranche MSOP 2005 wurde folgende Berechnung vorgenommen. Zum Ausgabezeitpunkt erfolgte die Berechnung mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 2,57 %. Als Dividenden-Schätzungen wurden für 2006 0,86 € und für 2007 0,94 € zugrunde gelegt.

Für die Bewertung der 2. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 3,65 %. Die Dividenden-Schätzungen betragen für 2007 1,00 € und für 2008 1,10 €.

(49) Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide beträgt 58,42 %. Daraus entfallen auf die Bundesrepublik Deutschland 6,56 %, das Land Hessen 31,65 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,21 %.

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

Die Deutsche Lufthansa AG, Julius Bär Holding AG sowie die Capital Research and Management Company haben uns mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an unserer Gesellschaft jeweils die Schwelle von 5 % überschritten hat.

Der Stimmrechtsanteil der Deutschen Lufthansa AG beträgt 9,98 %, der Stimmrechtsanteil der Julius Bär Holding AG beträgt 5,10 %. Der Capital Research and Management Company sind 5,07 % der Stimmrechte zuzuordnen.

(50) Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestehen folgende derivative Finanzpositionen:

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006
Zinsswaps	350,7	393,2	-19,3	-4,0	0,0	0,0
CMS-Floors	50,0	50,0	4,2	2,6	4,2	2,6
Zinscaps (Berechtigter)	102,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zinscaps (Verpflichteter)	102,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Die Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente werden wie folgt in der Bilanz ausgewiesen:

in Mio €	sonstige Vermögenswerte		sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006
Zinsswaps – cash flow hedges	0,0	1,0	-14,2	-2,1
Zinsswaps – trading	0,0	0,2	-5,1	-3,4
CMS-Floor – trading	4,2	2,6	0,0	0,0
Zinscaps (Berechtigter) – trading	0,0	0,0	0,0	0,0
Zinscaps (Verpflichteter) – trading	0,0	0,0	0,0	0,0

Derivative Finanzinstrumente werden im Wesentlichen von der Fraport AG abgeschlossen. Gemäß Zins- und Währungsrisikomanagementrichtlinie werden diese nicht zu spekulativen Zwecken eingesetzt.

Zum Abschlussstichtag bestehen 20 Zinsswaps und zwei CMS-Floors, die in Vorjahren und im laufenden Jahr abgeschlossen wurden, um das derzeit niedrige Zinsniveau für bestehende und geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Ferner wurde eine Option zu einem Zinsswap verkauft, um Finanzierungskosten zu senken. Der Wert ist in dem Marktwert der Zinsswaps berücksichtigt.

Zwölf der bestehenden Zinsswaps wurden für bereits bestehende variabel verzinsliche Verbindlichkeiten abgeschlossen. Acht Zinsswaps wurden abgeschlossen, um für einen Teil des zukünftigen Kapitalbedarf das Zinsniveau zu sichern und damit das Zinsänderungsrisiko aus diesen Positionen zu reduzieren.

Insgesamt werden 16 Zinsswaps und Forward-Zinsswaps nach den Regeln des IAS 39 als cash flow hedges behandelt. Die Veränderungen der Marktwerte dieser Instrumente werden erfolgsneutral in einem Unterkonto des Eigenkapitals erfasst. Drei Forward-Zinsswaps, ein Zinsswap sowie zwei CMS-Floors beziehen sich ebenfalls auf zukünftige geplante Kapitalaufnahmen und werden als „held for trading“ klassifiziert. Sämtliche Wertänderungen, die sich aus dieser Klassifizierung ergeben, werden erfolgswirksam erfasst. Die Marktwerte der Zinsswaps und CMS-Floors werden als sonstige Vermögenswerte beziehungsweise sonstige Verbindlichkeiten erfasst.

Mit Ausnahme von einem US-\$-Zinsswap, mit einem Nominalvolumen von 20,0 Mio US-\$, lauten grundsätzlich alle weiteren Swaps auf Euro.

Die Zinsswaps haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr bis zu zwölf Jahren. Zinsswaps von nominal 15,2 Mio € haben eine Restlaufzeit von bis zu zwei Jahren, der restliche Teil hat eine Laufzeit über fünf Jahren.

Die aus den Zinsswaps resultierenden gezahlten fixen Zinssätze lagen im Jahresverlauf 2006 zwischen 3,795 % und 6,58 % auf der Euro-Seite und bei 6,71 % auf der US-\$-Seite. Die Basis für die zu empfangenden variablen Zinssätze sind EURIBOR und US-\$-LIBOR. Die Fixings lagen im Berichtszeitraum zwischen 2,14 % und 3,835 % auf der Euro-Seite und zwischen 4,51 % und 5,27 % auf der US-\$-Seite. Die empfangenen variablen Zinssätze werden innerhalb des nächsten Jahres angepasst.

Die Effektivität der abgeschlossenen Zinsswaps ist gegeben und wird in regelmäßigen Abständen überprüft.

Zwei Zinscaps aus dem Jahr 1996 wurden im Jahr 2001 durch den Kauf von zwei weiteren 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. Die Zinscaps sind mit Wirkung vom 20. März 2006 ausgelaufen.

Aus positiven Marktwerten von abgeschlossenen Derivaten resultiert ein Kreditrisiko (Kontrahentenrisiko). Die Summe aller positiven Marktwerte der Derivate entspricht auch gleichzeitig dem maximalen Ausfallrisiko aus diesen Geschäften. Gemäß Zins- und Währungsrisikomanagementrichtlinie werden Derivate jedoch nur mit Banken erstklassiger Bonität abgeschlossen, sodass das Ausfall- beziehungsweise Kontrahentenrisiko damit minimiert wird.

Sicherungsstrategie und Risikomanagement

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 in den Vorjahren und im laufenden Jahr mittels Derivaten Zinssicherungspositionen eingegangen, um im Hinblick auf den sich mittelfristig abzeichnenden Kapitalbedarf das derzeit niedrige Zinsniveau zu nutzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht nunmehr das Risiko, dass sich das Marktzinsniveau verringert und sich dadurch der negative Marktwert der Zinssicherungsinstrumente vermindert. Aktuell sieht Fraport keine weiteren nennenswerten Zins- und Währungskursrisiken.

(51) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen

Nach IAS 24 (Related Party Disclosures) müssen Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen, die den Fraport-Konzern beherrschen oder von ihm beherrscht werden, angegeben werden, soweit sie nicht bereits als konsolidiertes Unternehmen in den Konzern-Abschluss der Fraport AG einbezogen werden. Beherrschung wird definiert als die Möglichkeit, die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens zu bestimmen, um aus dessen Tätigkeit Nutzen zu ziehen. Dies wird angenommen, wenn ein Aktionär mehr als die Hälfte der Stimmrechte an der Fraport AG hält oder kraft Satzungsbestimmungen oder vertraglicher Vereinbarungen diese Möglichkeit besitzt.

Aufgrund der Beteiligungen der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen diesen Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrags, ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen.

Die Fraport AG unterhält zahlreiche Geschäftsbeziehungen zur Bundesrepublik Deutschland, dem Land Hessen und der Stadt Frankfurt sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. Zu den nahestehenden Unternehmen und Behörden mit wesentlichen Geschäftsbeziehungen zählen die Bundespolizei, die Deutsche Telekom AG, die DB Station&Service AG, die Mainova AG, Messe Frankfurt Venue GmbH & Co. KG und die Kreditanstalt für Wiederaufbau.

Darüber hinaus erstreckt sich die Angabepflicht nach IAS 24 auf Geschäfte mit assoziierten Unternehmen sowie Geschäfte mit Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der Fraport AG ausüben, einschließlich naher Familienangehöriger oder zwischengeschalteter Unternehmen.

Alle Transaktionen zwischen den nahestehenden Unternehmen sind nachweislich zu marktüblichen Bedingungen, wie unter fremden Dritten, abgeschlossen worden.

Der Umfang der Geschäftsbeziehungen ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

in Mio €	Mehrheitsanteileigner					Unternehmen, die von Mehr- heitsanteileig- nern beherrscht werden
	Bundesrepublik Deutschland	Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH	Gemeinschafts- unternehmen	Assoziierte Unternehmen	
Umsatzerlöse						
2005	196,6	0,2	0,1	3,2	8,1	16,5
2006	159,5	0,1	0,1	2,8	3,1	16,3
Bezogene Lieferungen und Leistungen						
2005	-	0,8	0,9	5,0	43,2	92,0
2006	-	0,8	2,8	5,4	28,9	104,5
Zinsen						
2005	-	0,5	-	-	-	-4,6
2006	-	0,4	-	0,1	-	-3,7
Forderungen						
2005	18,6	9,7	-	0,2	2,2	5,0 ¹
2006	6,0	6,9	-	-	1,4	1,1
Verbindlichkeiten						
2005	-	-	0,4	1,4	3,3	21,7
2006	-	-	0,3	2,7	0,6	54,6
Finanzverbindlichkeiten						
2005	-	-	-	-	-	86,7
2006	-	-	-	-	-	83,0

¹ Davon wertberichtigt 2,2 Mio €.

Den Führungskräften der 2. Ebene (Bereichsvorstände und Generalbevollmächtigte) wurden insgesamt Bezüge von 1.514 Tsd € (im Vorjahr 807 Tsd €) gewährt.

Zu Beziehungen zu Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern vgl. Tz 55.

(52) Dienstleistungslizenzen

Folgenden Gesellschaften im Fraport-Konzern wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Einrichtungen gewähren:

Fraport AG

Der Hessische Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr hat am 20. Dezember 1957 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 21. August 1936 die Genehmigung zum Betrieb des Verkehrsflughafens Frankfurt Main erteilt, für die eine einmalige Gebühr erhoben worden ist. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt.

Dem Recht zum Betrieb des Flughafens stehen verschiedene, in der Genehmigung festgeschriebene Verpflichtungen gegenüber. Hiernach hat die Fraport AG unter anderem den Flughafen jederzeit in betriebs sicherem Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu unterhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sicherzustellen. Mit Nachtrag vom 16. Juli 1999 wurden die 1971 erstmals vorgenommenen und zwischenzeitlich fortgeschriebenen Einschränkungen des Nachtluftverkehrs als Nachtrag zur Flughafen-Genehmigung weiter verschärft und Betriebsbeschränkungen von Kapitel 2 – Luftfahrzeugen außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt Main vorgenommen. Die Betriebsgenehmigung wurde mit Bescheiden vom 26. April 2001, 24. September 2001, 25. November 2002, 5. August 2005 und 5. April 2006 dahingehend weiter eingeschränkt und konkretisiert, dass der Fraport AG Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz auferlegt wurden.

Die Gesellschaft erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt Main anfliegen, sogenannte „Verkehrs entgelte“ für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Verkehrs entgelte teilen sich auf in genehmigungspflichtige Flughafen-Entgelte und nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte.

- Die gemäß § 43 Abs.1 Luftverkehrszulassungsverordnung (LuftVZO) genehmigungspflichtigen Flughafen-Entgelte sind zu unterscheiden in Lande- und Startentgelte, Passagier- und Abstellentgelte, Entgelte zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen sowie seit 2005 Sicherheitsentgelte. Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt.

Die in 2006 geltende und vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) genehmigte Entgeltordnung wurde am 24. November 2005 in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht und rückwirkend zum 1. Januar 2004 in Kraft gesetzt. Am 30. April 2002 wurde zwischen der Fraport AG und den Luftverkehrsgesellschaften eine „Rahmenvereinbarung Flughafen-Entgelte“ abgeschlossen, in der die Flughafen-Entgelte erstmals längerfristig bis zum 31. Dezember 2006 festgeschrieben wurden. Daneben besteht der „Öffentlich-rechtliche Vertrag über die Festsetzung und Anpassung Regulierter Flughafen-Entgelte“ zwischen dem Land Hessen – vertreten durch das HMWVL – und der Fraport AG vom 29. Oktober 2002 mit einer Laufzeit bis ebenfalls zum 31. Dezember 2006. Die Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 32,1 % der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.

- Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind zu unterscheiden in Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienst-Entgelte. Der Bereich der Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld wurde aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben zum 1. November 1999 (faktische Öffnung 15. April 2000) in der Form für den Wettbewerb geöffnet, dass neben der Fraport AG ein weiterer Drittabfertiger zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich). Von den Umsatzerlösen der Fraport AG in 2006 entfielen 32,7 % auf die Bodenverkehrsdienst- und Infrastrukturentgelte.

Über die Verkehrs entgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsaufgaben unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 35,2 % der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH

Die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH erhielt am 14. Juli 1993 (mit späteren Änderungen) die luftrechtliche Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Frankfurt-Hahn, ausgestellt durch das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt. Der Gesellschaft wurde insbesondere die Auflage erteilt, Maßnahmen zum passiven Schallschutz durchzuführen.

Dem Geschäftsbetrieb des Flughafens Frankfurt-Hahn liegt eine Entgeltordnung vom 1. Juni 2006 zugrunde. Die Genehmigung der Lande- und Start-, Passagier- und Abstellentgelte (Flughafen-Entgelte) wurde gemäß § 43 Abs. 1 Luftverkehrszulassungsverordnung (LuftVZO) vom Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz, Referat Luftverkehr erteilt.

Die Flughafen-Entgelte machten im Geschäftsjahr 26,9 % der Umsatzerlöse aus.

Als weiterer Teil der Verkehrsentgelte werden nicht genehmigungspflichtige Einnahmen aus Bodenverkehrsdiensten und der Bereitstellung der Infrastruktur erzielt (13,1 %).

Außerhalb der Verkehrsentgelte werden übrige Umsatzerlöse – im Wesentlichen aus Vermietung und Sicherheitsleistungen – mit rund 60,0 % erwirtschaftet.

Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği A. Ş.

Das internationale Terminal am Flughafen Antalya ist ein BOT-Projekt (Build, Operate, Transfer), das auf einem Konzessionsvertrag mit der türkischen Konzessionsbehörde DHMI basiert. Demnach hat Antalya bis zum 14. September 2007 das Recht, alle im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte zu nutzen, um das Terminal betreiben zu können.

Dabei ist Antalya dazu verpflichtet, die Terminaldienstleistungen in Übereinstimmung mit den internationalen Standards sowie den im Konzessionsvertrag geregelten Verfahren und Prinzipien zu erbringen. Im Hinblick auf die zur Nutzung überlassenen Vermögenswerte ist Antalya verpflichtet, Instandhaltungen und (Groß-)Reparaturen durchzuführen sowie die Vermögenswerte durch neue zu ersetzen, sofern ihre Nutzungsdauer abgelaufen ist.

Die Gesellschaft erwirtschaftet neben der Einnahme aus Passagierentgelten auch Einnahmen im Zusammenhang mit Retail-Geschäften. Die Höhe der Passagierentgelte wird von der DHMI festgelegt. In Abhängigkeit der Passagierzahlen sind bis zu zwei Drittel der Passagierentgelte an die DHMI als laufende Konzessionsabgabe abzuführen. Ebenso ist auf einen bestimmten Teil der sogenannten Retail-Erlöse eine Abgabe in Höhe von einem Drittel zu leisten. Für den Fall, dass die Passagierzahlen eine garantierte Mindestmenge von rund 2 Mio jährlich nicht erreichen, erstattet die DHMI der Gesellschaft einen entsprechenden Ausgleichsbetrag auf Basis des aktuellen Passagierentgelts in US-\$.

Am Ende der Laufzeit hat Antalya sämtliche im Konzessionsvertrag spezifizierten Vermögensgegenstände in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an die DHMI zu übergeben.

Antalya hat entsprechend dem Konzessionsvertrag jedes Jahr eine Garantieerklärung in Höhe von 1 % der für dieses Jahr erwarteten Einnahmen gegenüber der DHMI abzugeben, die einen Monat nach der vollständigen Übergabe der Terminalanlagen an Antalya zurückzuerstatten sind. Darüber hinaus ist Antalya verpflichtet, jedes Jahr eine Garantie in Höhe des jährlichen Abschreibungswerts an die DHMI zu geben. In Höhe der nicht erneuerten Herstellungskosten hat die Antalya zum Zeitpunkt der Terminalübergabe Zahlungen an die DHMI zu leisten.

Fraport Twin Star Airport Management AD

Am 10. September 2006 haben Fraport Twin Star Airport Management AD und die Republik Bulgarien, vertreten durch den Transportminister, einen Konzessionsvertrag über Betrieb und Management der bulgarischen Schwarzmeerflughäfen Varna und Burgas geschlossen.

Der Konzessionsvertrag räumt dem Konzessionsnehmern ein Nutzungsrecht an der bestehenden Infrastruktur ein und verpflichtet sie im Gegenzug diverse Flughafen-Dienstleistungen sowie die Verbesserung der Services in Übereinstimmung mit internationalen Standards, nationalen Gesetzen sowie den Regelungen des Konzessionsvertrags zu erbringen. Darüber hinaus bestehen Investitionsverpflichtungen für den Ausbau und die kapazitätsorientierte Erweiterung der Flughäfen Varna und Burgas.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags beginnt am 10. November 2006 und beträgt 35 Jahre.

Gegenüber dem Konzessionsgeber ist die Gesellschaft verpflichtet, eine Vertragserfüllungsgarantie (performance bond), ausgestellt von einer Bank mit Kreditrating von BB- oder besser, in den ersten zehn Jahren in Höhe von jährlich 15,0 Mio € und während der restlichen Laufzeit des Vertrags in Höhe von jährlich 7,5 Mio € zu stellen.

Fraport Twin Star erwirtschaftet neben den regulierten Passagier, Lande- und Parkgebühren, Umsätze aus nicht regulierten Bodenverkehrsdienstleistungen sowie aus kommerziellen Aktivitäten. Im Gegenzug dafür zahlt die Gesellschaft eine jährliche Konzessionsabgabe in Höhe von 19,2 % der Gesamtumsätze, mindestens 19,2 % auf 57 Mio BGN adjustiert um die Entwicklung der Inflationsraten ab 2003 an den bulgarischen Staat.

Als zusätzliche einmalige Konzessionsabgabe hat Fraport Twin Star nach Vertragsabschluss eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio € an den Konzessionsgeber entrichtet.

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

Am 15. Dezember 2006 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance-Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Internet-Seite des Unternehmens dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

(54) Angaben zu Vorstand und Aufsichtsrat

Vergütungsbericht

Für die Festlegung der Vorstandsvergütung im Einzelnen ist der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats zuständig.

Die Vergütung für die Vorstandsmitglieder setzt sich aus den folgenden erfolgsunabhängigen und erfolgsabhängigen Komponenten zusammen:

- festes Jahresbruttogehalt und Sachbezüge,
- wachstums-, ertrags- und leistungsabhängige Tantieme und Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung.

Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Pensionszusagen erhalten.

Erfolgsunabhängige Komponenten

Während der Laufzeit des geschlossenen Dienstvertrags (in der Regel fünf Jahre) wird den Vorstandsmitgliedern über den oben genannten Zeitraum ein gleichbleibendes festes Jahresgehalt (Fixum) gezahlt.

Darüber hinaus enthält die Vergütung der Vorstandsmitglieder Sach- und sonstige Bezüge. Als Sachbezüge werden die dem Lohnsteuerabzug unterworfenen geldwerten Vorteile aus der Inanspruchnahme der Dienstwagen mit Fahrer gewährt. Diese Sachbezüge stehen allen Vorstandsmitgliedern prinzipiell in gleicher Weise zu, die Höhe variiert je nach der persönlichen Situation.

Erfolgsabhängige Komponenten

Bei Erreichen des im Wirtschaftsplan eines jeden Jahres ausgewiesenen Umsatzes erhält das Vorstandsmitglied eine Tantieme von 50 % des jeweiligen Fixgehalts. Bei Erreichen des ebenfalls im Wirtschaftsplan vorgesehenen Ergebnisses vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) erhält jedes Vorstandsmitglied eine zusätzliche Tantieme in gleicher Höhe. Bei Überschreitung erfolgt eine Erhöhung der jeweiligen Tantiemen um

10 % je 1 % Übererfüllung. Bei Unterschreitung kann der Aufsichtsrat eine entsprechende Minderung der jeweiligen Tantieme beschließen.

Neben der Tantieme werden zusätzlich Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des Aktienoptionsplans (MSOP, vgl. die Ausführungen in Tz. 48) gewährt.

Pensionszusagen

Die Vorstandsmitglieder haben Anspruch auf eine Alters- und Hinterbliebenenversorgung. Ein Anspruch auf Ruhegehalt entsteht grundsätzlich, wenn das Vorstandsmitglied während der Dauer des Vertrags dauernd dienstunfähig wird oder während der Laufzeit oder mit Ablauf des Vertrags aus dem aktiven Dienst der Gesellschaft ausscheiden sollte. Im Falle des Ablebens eines Vorstandsmitglieds erhalten die Hinterbliebenen Hinterbliebenenversorgung. Diese beträgt für die Witwe 60 % des Ruhegehalts, Kinder erhalten eine Versorgung von je 12 %.

Auf die bei Ausscheiden anfallenden Ruhegehälter werden Einkünfte aus aktiver Erwerbstätigkeit sowie Versorgungsbezüge aus früheren und gegebenenfalls späteren Dienstverhältnissen bis zur Vollendung des 60. Lebensjahrs insoweit angerechnet, als ohne eine Anrechnung die Summe aus diesen Bezügen und dem Ruhegehalt insgesamt 75 % des festen Jahresbruttogehalts (für den Fall der Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf Wunsch der Fraport AG 100 % des Fixgehalts) überschreitet. Mit Wirkung zum 1. Januar eines jeden Jahres können die Ruhegehälter nach billigem Ermessen, unter Berücksichtigung der Belange des ehemaligen Vorstandsmitglieds und der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft angepasst werden. Die Anpassungsverpflichtung gilt als erfüllt, wenn die Anpassung nicht geringer ist als der Anstieg des Preisindex für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte in Deutschland.

Das Ruhegehalt eines Vorstandsmitglieds bestimmt sich nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, wobei der prozentuale Anteil mit der Bestelldauer des Vorstandsmitglieds steigt, jährlich um 1,5 % beziehungsweise 2,0 % bis auf maximal 75 %.

Die Höhe der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage beträgt bei Herrn Dr. Bender 90 % und bei Herrn Prof. Schölch 93,33 % ihres festen Jahresbruttogehalts. Zum 31. Dezember 2006 beträgt der prozentuale Anspruch auf Ruhegehalt 75 % der oben angegebenen prozentualen Bemessungsgrundlage.

Herr Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2006 einen prozentualen Anspruch von 34,5 % seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Mai zum 31. Dezember 2006 beträgt 45 % seiner vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, das heißt, 80,43 % des festen Jahresbruttogehalts. Für den Fall der Dienstunfähigkeit beträgt der Versorgungssatz für Herrn Dr. Schulte und Herrn Mai mindestens 55 % des jeweiligen festen Jahresbruttogehalts beziehungsweise der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Der Anspruch der ehemaligen Vorstandsmitglieder auf Ruhegehaltszahlungen bestimmte sich ebenfalls nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Weitere Leistungen für den Fall der Beendigung der Tätigkeit sind keinem Vorstandsmitglied zugesagt worden.

Mit den festen Jahresbezügen ist auch eine etwaige Tätigkeit eines Vorstandsmitglieds für Gesellschaften abgegolten, an denen die Fraport mittelbar und unmittelbar mehr als 25 % der Anteile hält (sogenannten gesellschaftsgebundene Mandate). Erhält ein Vorstandsmitglied für derartige Mandate Bezüge direkt von der Beteiligungsgesellschaft, werden sie auf die Tantieme angerechnet. Die von Herrn Dr. Bender für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erhaltenen Bezüge wurden auf seine Tantiemezahlung 2006 angerechnet.

Vergütung des Vorstands 2006

Die Gesamtvergütung verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands:

in Tsd €	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme 2006	Tantieme Rückstellungsveränderung	Insgesamt
Dr. Wilhelm Bender Vorsitzender	350,0	62,2	473,0	-10,4	874,8
Prof. Manfred Schölch Stellvertretender Vorsitzender	300,0	39,0	405,0	-8,8	735,2
Herbert Mai	218,8	29,4	296,0	-9,1	535,1
Dr. Stefan Schulte	300,0	21,1	405,0	-9,9	716,2
	1.168,8	151,7	1.579,0	-38,2	2.861,3
Prof. Barbara Jakubeit (bis 31. Oktober 2005)	-	3,3 ¹	-	-85,3	-82,0
Insgesamt	1.168,8	155,0	1.579,0	-123,5	2.779,3

¹ Sachbezug aus 2005.

Die Tantiemezahlungen enthalten die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2006 sowie die Zuführung zur Tantiemerrückstellung 2006. Minderbeträge aus der Auflösung der für das Geschäftsjahr 2005 gebildeten Rückstellung, die nicht zur Auszahlung kamen, sind in der Veränderung der Rückstellung erfasst. Über die endgültige Höhe der Tantieme 2006 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2007.

Die dem Vorstand darüber hinaus gewährten Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung entfallen auf die folgenden Vorstandsmitglieder:

	MSOP 2005 1. Tranche (2005) Stück	MSOP 2005 2. Tranche (2006) Stück	Bestand Gesamt Stück	Aufwand in 2006 in Tsd €
Dr. Wilhelm Bender Vorsitzender	20.000	20.000	40.000	184,4
Prof. Manfred Schölch Stellvertretender Vorsitzender	0	0	0	18,7
Herbert Mai	15.000	15.000	30.000	138,3
Dr. Stefan Schulte	15.000	15.000	30.000	138,3
Insgesamt	50.000	50.000	100.000	479,7

Der Aufwand resultiert aus den Aktienoptionen, die nach IFRS 2 aufwandswirksam erfasst wurden. Hierbei handelt es sich neben der 1. und 2. Tranche aus dem MSOP 2005, die noch im Bestand sind, auch um Aufwendungen für die 4. Tranche des MSOP 2001. Für ehemalige Vorstandsmitglieder entstanden Aufwendungen aus Stock-Options in Höhe von 16,5 Tsd €.

Pensionsverpflichtungen

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von 23.109,8 Tsd €. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen sind insgesamt 14.561,1 Tsd € zurückgestellt. Die laufenden Pensionen betragen in 2006 1.099,6 Tsd €.

Die von den Mitgliedern des Vorstands sowie deren Ehegatten beziehungsweise Verwandte ersten Grades im Jahr 2006 getätigten Transaktionen von Aktien, Optionen der Fraport AG, wurden gemäß § 15a WpHG veröffentlicht.

Vergütung des Aufsichtsrats 2006

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 Betrags. Darüber hinaus werden pro Sitzung und Mitglied 400 € gezahlt sowie anfallende Auslagen erstattet (siehe auch Tz. 56).

(55) Vorstand

Mitglieder des Vorstands

Vorsitzender
Dr. Wilhelm Bender

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (bis 16. März 2006)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (ab 17. März 2006)
- Lufthansa CityLine GmbH
- NOVA Allgemeine Versicherung AG/SIGNAL IDUNA Allgemeine Versicherung AG
- ThyssenKrupp Services AG
- FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region

Stellvertretender Vorsitzender
Vorstand Infrastruktur und Rechtsangelegenheiten
Prof. Manfred Schölch

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH

Stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat:

- Deutsche VerkehrsBank AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH (bis 30. Januar 2006)
- ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH (bis 7. Februar 2006)

Vorstand Arbeitsdirektor
Herbert Mai

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- Fraport Cargo Services GmbH (FCS)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH
- Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH (ab 7. Februar 2006)

Mitglied im Gesellschafterausschuss:

- MIRUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft KG

Vorstand Finanzen und Bau
Dr. Stefan Schulte

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH
- ICTS Europe Holding B. V.

Mitglied im Aufsichtsrat:

- DELVAG Luftversicherungs AG
- DELVAG Rückversicherungs AG
- Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
- Frankfurter Sparkasse AG

Mitglied im Kontrollgremium von Wirtschaftsunternehmen:

- Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd. (Vice-Chairman des Board of Directors)

(56) Aufsichtsrat**Mitglieder des Aufsichtsrats**

Vorsitzender
Karlheinz Weimar
 Hessischer Finanzminister
 (Bezüge 2006: 38.150 €)

Stellvertretender Vorsitzender
Gerold Schaub
 Stellvertretender Landes-
 bezirksleiter ver.di Hessen
 (Bezüge 2006: 35.050 €)

Dr. Manfred Bischoff
 Chairman of the Board
 EADS N. V.
 (Bezüge 2006: 21.950 €)

Jörg-Uwe Hahn
 Fraktionsvorsitzender der FDP
 im Hessischen Landtag
 Mitglied des Landtags
 (Bezüge 2006: 33.450 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
 – Flughafen Kassel GmbH
 Stellvertretender Vorsitzender im
 Verwaltungsrat:

– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

Mitglied im Verwaltungsrat:

– Investitionsbank Hessen AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

– FIZ Frankfurter Innovationszentrum

Biotechnologie GmbH

– Future Capital AG

– HA Hessen Agentur GmbH

– Messe Frankfurt GmbH

Beirat mit Aufgaben eines Aufsichtsrats:

– Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Lufthansa Systems Group GmbH

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt-Holding AG

Mitglied im Aufsichtsrat und Boards:

– DaimlerChrysler AG

– Voith AG

– SMS GmbH

– Royal KPN N. V.

– Nortel Networks Corporation und Nortel

Networks Limited

– Unicredit S. p. a.

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH

– TaunusFilm GmbH

Mitglied im Rundfunkrat:

– Hessischer Rundfunk

Dr. Joachim v. Harbou
Präsident der IHK Frankfurt
am Main
(Bezüge 2006: 31.850 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– ISF Internationale Schule Frankfurt-Rhein-Main
Geschäftsführungs GmbH
Mitglied des Aufsichtsrats:
– Nestlé Deutschland AG
– FIZ Frankfurter Innovationszentrum
Biotechnologie GmbH
– TechnologieStiftung Hessen GmbH
– Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH
Vorsitzender des Beirats:
– Hebel Projektbau GmbH & Co. KG
– Viessmann Werke GmbH & Co. KG
Mitglied im Beirat:
– Corpus Immobiliengruppe GmbH & Co. KG
– IVG Immobilien AG
– Eintracht Frankfurt Fußball AG
Mitglied im Rundfunkrat:
– Hessischer Rundfunk

Jörg Hennerkes
Staatssekretär im Bundes-
ministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
(ab 31. Mai 2006)
(Bezüge 2006: 12.625 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– Deutsche Bahn AG (ab 1. Februar 2006)
– DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
(ab 1. März 2006)

Helmut Hofmann
Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2006: 26.350 €)

Lothar Klemm
Hessischer Staatsminister a. D.
Mitglied des Landtags
(Bezüge 2006: 24.350 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– MANIA Technologie AG
– ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme
GmbH
– FunkTicket AG
Mitglied im Aufsichtsrat:
– IQB Career Services AG

Wolfgang Mayrhuber
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG
(ab 31. Mai 2006)
(Bezüge 2006: 10.750 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Lufthansa Cargo AG
Mitglied des Aufsichtsrats:
– BMW AG
– Münchener Rückversicherungs Gesellschaft
– Eurowings Luftverkehrs AG
– Lufthansa Service Holding AG
– Lufthansa Technik AG
– Thomas Cook AG
Mitglied im Verwaltungsrat:
– Swiss International Air Lines AG
Member of the Supervisory Board:
– HEICO Corporation, Miami, Florida

Zafer Memisoglu
Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2006: 24.750 €)

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

Ralf Nagel
Staatssekretär a. D.
(bis 27. März 2006)
(Bezüge 2006: 5.090 €)

Adelheid Riedel-Ciesla
Gewerkschaftsvertreterin ver.di
(ab 9. März 2006)
(Bezüge 2006: 20.425 €)

Gabriele Rieken
Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2006: 23.950 €)

Harald Rose
Gewerkschaftsvertreter ver.di
(Bezüge 2006: 23.950 €)

Petra Rossbrey
Leiterin Airport Facility
Management, Fraport
(Bezüge 2006: 24.750 €)

Dr. h. c. Petra Roth
Oberbürgermeisterin
(Bezüge 2006: 23.550 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– Deutsche Bahn AG (bis 31. Januar 2006)
– Vorsitzender des Beirats der DFS Deutsche
Flugsicherung GmbH (bis 5. Juli 2006)

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

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 Wirtschafts-
unternehmen:**

– Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongress-
zentrum 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
– The Forsythe Company gGmbH
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
– Nassauische Sparkasse

Mitglied im Beirat:
– E.ON Ruhrgas AG
– THÜGA AG

Werner Schmidt
Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2006: 24.350 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands:

- Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter (AUF e. V.)
- Komba-Gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/M.

Mitglied im Aufsichtsrat:

- SMW Abwasser GmbH

Mitglied in der Verbandsversammlung:

- Riedwerke Kreis Groß-Gerau

Dr. Jürgen Siewert
Ministerialdirigent
(bis 31. Mai 2006)
(Bezüge 2006: 10.215 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- T-Systems Enterprise Services GmbH
- T-Systems Business Services GmbH
- Duisburger Hafen AG
- DB Fernverkehr AG

Edgar Stejskal
Konzern-Betriebsratsvorsitzender
(Bezüge 2006: 25.150 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Airmail Center Frankfurt GmbH

Christian Strenger
(Bezüge 2006: 23.950 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- The Germany Funds (USA)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- DWS Investment GmbH

Achim Vandreike
Bürgermeister a. D.
(Bezüge 2006: 24.750 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau und Beteiligungsgesellschaft mbH (bis 30. Juni 2006)
- Messe Frankfurt GmbH (bis 30. Juni 2006)
- Frankfurter Aufbau AG (bis 30. Juni 2006)
- Eintracht Frankfurt Fußball AG

Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

- Bäderbetriebe Frankfurt GmbH (bis 30. Juni 2006)
- Waldstadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH (bis 30. Juni 2006)
- Stadion GmbH (bis 30. Juni 2006)
- Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH (bis 30. Juni 2006)
- Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (bis 30. Juni 2006)
- Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH (bis 30. Juni 2006)

Peter Wichtel
Betriebsratsvorsitzender
(Bezüge 2006: 31.850 €)

Mitglied im Vorstand:

- Unfallkasse Hessen

Mitglied im Aufsichtsrat:

- gedas operational services GmbH & Co. KG

Wesentliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

		Sitz		Anteil am Kapital %	Eigen- kapital Tsd €	Ergebnis nach Steuern Tsd €	Umsatz- erlöse Tsd €	Durch- schnitt- liche Mitarbei- terzahl
Tochterunternehmen								
Deutschland								
Airport Assekuranz Vermittlungs- GmbH	AAV	Frankfurt a. M.	2005	100,00	494	442	1.993	10
			2006	100,00	613	561	2.085	11
Airport Cater Service GmbH	ACS	Frankfurt a. M.	2005	100,00	26	0	17.099	139
			2006	100,00	26	0	18.039	148
Airport Retail Solutions GmbH	ARS	Frankfurt a. M.	2005 ¹	51,00	-8	0	0	0
			2006 ¹	51,00	-8	0	0	0
AirlIT Airport IT Services Hahn AG	AirlIT Hahn	Lautzenhausen	2005	100,00	836	119	1.774	10
			2006	100,00	779	13	2.098	10
APS Airport Personal Services GmbH	APS	Frankfurt a. M.	2005	100,00	1.462	912	21.223	716
			2006	100,00	1.620	1.070	36.550	1.234
Energy Air GmbH	Energy Air	Frankfurt a. M.	2005	100,00	2.483	2.431	82.967	0
			2006	100,00	1.259	1.184	73.154	0
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	Flughafen Frankfurt-Hahn	Lautzenhausen	2005 ²	65,00	72.757	-15.940	36.859	288
			2006 ²	65,00	74.716	-15.751	43.480	307
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesell- schaft mbH	Flughafen Saarbrücken	Saarbrücken	2005	51,00	840	2	10.269	146
			2006	51,00	590	-250	9.350	146
Fraport Cargo Services GmbH	FCS	Frankfurt a. M.	2005	100,00	10.456	3.015	53.704	159
			2006	100,00	15.587	5.130	61.149	200
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	Fraport Immo	Flörsheim a. M.	2005 ³	100,00	7.285	259	842	4
			2006 ^{2,3}	100,00	11.525	1.234	2.226	7
Fraport Objekt Mönchhof GmbH	Fraport OGM	Flörsheim a. M.	2005	100,00	24	-1	0	0
			2006	100,00	21	-3	1	0
Fraport Objekte 162 163 GmbH	Fraport OG 162	Flörsheim a. M.	2005	100,00	24	-1	0	0
			2006	100,00	21	-3	1	0
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG	Fraport Mönchhof	Flörsheim a. M.	2005 ³	100,00	25	0	0	0
			2006 ³	100,00	3.576	-949	168	0
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG	Fraport 162 163	Flörsheim a. M.	2005 ³	100,00	6.825	-1	0	0
			2006 ³	100,00	6.825	1.708	7.357	0
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH	Fraport RE	Flörsheim a. M.	2005	100,00	18	-7	1	0
			2006	100,00	15	-3	1	0
Fraport Sicherheit Projekt GmbH	Fraport Sicherheit	Frankfurt a. M.	2005 ⁴	100,00	25	0	0	0
			2006 ⁴	100,00	25	0	0	0
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	GCS	Frankfurt a. M.	2005 ³	40,00	2.828	1.803	24.188	596
			2006 ³	40,00	2.587	1.562	23.705	609
Hahn Campus Management GmbH	Hahn Campus	Lautzenhausen	2005	65,00	25	0	420	7
			2006	65,00	23	-1	304	8
Media Frankfurt GmbH	Media	Frankfurt a. M.	2005	51,00	2.035	1.464	21.083	24
			2006	51,00	3.083	2.571	28.545	26
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH	VCS	Frankfurt a. M.	2005	100,00	31	0	364	1
			2006	100,00	31	0	346	2
Übriges Europa								
ICTS Europe Holdings B. V., Amstelveen (Teilkonzern)	ICTS	Niederlande	2005 ⁵	100,00	43.781	12.359	341.759	10.823
			2006 ⁵	100,00	47.022	13.141	391.421	12.836
ACR Gulf Ltd., London	ACR Gulf	Großbritannien	2006 ^{4,6}	100,00	-108	-106	39	0
CIVAS UK Ltd., London	CIVAS UK	Großbritannien	2005 ⁶	100,00	-19	0	0	0
			2006 ⁶	100,00	-19	0	0	0
CIVAS USA Inc., Delaware	CIVAS USA	USA	2005 ⁶	100,00	-45	0	0	0
			2006 ⁶	100,00	-40	0	0	0
Consultants on Targeted Security Netherlands B. V., Amsterdam	CTS	Niederlande	2005 ⁶	100,00	12	0	0	0
			2006 ⁶	100,00	-22	-33	4	1

Wesentliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

		Sitz		Anteil am Kapital %	Eigen- kapital Tsd €	Ergebnis nach Steuern Tsd €	Umsatz- erlöse Tsd €	Durch- schnitt- liche Mitarbei- terzahl
Übriges Europa (Fortsetzung)								
Diag-Nose SAS, Paris	Diag-Nose France	Frankreich	2005 ⁶	100,00	47	441	1.615	16
			2006 ⁶	100,00	598	551	2.770	17
Diag-Nose Israel Ltd., Lod	Diag-Nose Israel	Israel	2005 ⁶	100,00	26	8	268	0
			2006 ⁶	100,00	12	-14	501	10
Emerald Airport Services Europe S.A., Brüssel	Emerald	Belgien	2005 ⁶	100,00	49	0	0	0
			2006 ⁶	100,00	45	-4	0	0
FIS Deutschland Flug- und Industrie- sicherheit Service GmbH, Kelsterbach	FIS Deutschland	Deutschland	2005 ⁶	100,00				
			2006 ^{4,6}	100,00	24	-1	0	0
FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH, Kelsterbach	FIS	Deutschland	2005 ⁶	100,00	14.111	8.607	136.343	4.111
			2006 ⁶	100,00	15.505	10.380	161.850	5.100
ICTS (UK) Ltd., London	ICTS UK	Großbritannien	2005 ⁶	100,00	4.066	711	62.499	2.338
			2006 ⁶	100,00	4.869	708	70.948	2.511
ICTS Albania SH.P.K., Tirana	ICTS Albania	Albanien	2005 ⁶	100,00	72	40	712	60
			2006 ⁶	100,00	212	141	1.198	68
ICTS Belgium SPRL, Brüssel	ICTS Belgium	Belgien	2005 ⁶	100,00	366	22	2.697	90
			2006 ⁶	100,00	465	98	3.588	108
ICTS Denmark ApS, Kopenhagen	ICTS Denmark	Dänemark	2005 ⁶	100,00				
			2006 ^{4,6}	100,00	44	27	466	16
ICTS Europe Holdings B. V., Amsterdam	ICTS Holding	Niederlande	2005 ⁶	100,00	44.648	1.825	9.633	14
			2006 ⁶	100,00	47.581	1.438	11.515	17
ICTS France S.A., Paris	ICTS France	Frankreich	2005 ⁶	100,00	-133	-315	76.149	2.132
			2006 ⁶	100,00	-739	-1.256	85.776	2.494
ICTS Greece Ltd., Athen	ICTS Greece	Griechenland	2005 ⁶	100,00	-806	-593	2.472	133
			2006 ⁶	100,00	-128	678	4.003	187
ICTS Hellas S.A., Athen	ICTS Hellas	Griechenland	2005 ⁶	100,00	127	100	3.978	212
			2006 ⁶	100,00	-14	-141	2.431	163
ICTS Hispania S.A., Madrid	ICTS Spain	Spanien	2005 ⁶	100,00	1.514	-977	11.302	393
			2006 ⁶	100,00	1.185	-329	9.269	362
ICTS Italia Srl, Rom	ICTS Italia	Italien	2005 ⁶	100,00	3.560	912	11.858	395
			2006 ⁶	100,00	2.709	499	12.312	437
ICTS Norway A/S, Gardermoen	ICTS Norway	Norwegen	2005 ⁶	100,00	4	-52	613	21
			2006 ⁶	100,00	29	25	768	20
ICTS Security Consultants Ltd., Zürich	ICTS Schweiz	Schweiz	2005 ⁶	100,00	1.314	763	7.460	226
			2006 ⁶	100,00	1.111	587	7.134	217
ICTS Sweden AB, Stockholm	ICTS Sweden	Schweden	2005 ⁶	100,00	244	-50	563	22
			2006 ⁶	100,00	261	8	1.191	40
ICTSP-Portugal Consultadoria de Aviacao Comercial, S.A., Lissabon	ICTS Portugal	Portugal	2005 ⁶	100,00	966	1.265	5.750	193
			2006 ⁶	100,00	601	300	2.380	148
International Aviation Security (UK) Ltd., London	IAS UK	Großbritannien	2005 ⁶	100,00	-118	0	0	0
			2006 ⁶	100,00	-118	0	0	0
International Aviation Security Lda., Lissabon	IAS Portugal	Portugal	2005 ⁶	95,00	1	0	0	0
			2006 ⁶	95,00	1	0	0	0
LIS GmbH, Sicherheitsberatung für Luftfahrt und Industrieanlagen, Ebenfurth	LIS	Österreich	2005 ⁶	100,00	9	-17	1.336	51
			2006 ⁶	100,00	-168	-242	718	26
New Age Aviation Security US Inc., Virginia	NAAS	USA	2005 ⁶	75,00	-400	-318	824	5
			2006 ⁶	75,00	-894	-563	1.049	7
Security Partners Ltd., Moskau	SP Russia	Russland	2005 ⁶	100,00	-23	-23	39	6
			2006 ⁶	100,00	21	44	251	7

Wesentliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

				Anteil am Kapital %	Eigen- kapital Tsd €	Ergebnis nach Steuern Tsd €	Umsatz- erlöse Tsd €	Durch- schnitt- liche Mitarbei- terzahl
Sitz								
Übriges Europa (Fortsetzung)								
Security Partners Ozel Guvenlik, Koruma, Egitim ve Danismanlik Hizmetleri A.Ş., Antalya	SP Turkey	Türkei	2005 ⁶	100,00	54	-9	0	0
			2006 ⁶	100,00	692	668	2.981	137
Underwater Security Consultants UK Ltd., London	MUSC	Großbritannien	2005 ⁶	50,10	422	-613	1.305	12
			2006 ⁶	50,10	-950	-1.360	1.451	11
ICTS Netherlands Airport Services VOF, Amsterdam (Gemeinschaftsuntern.)	ICTS NAS	Niederlande	2005 ⁶	50,00	1.000	633	16.266	393
			2006 ⁶	50,00	1.688	1.038	23.024	732
Asia Security Management Ltd., Bangkok (Assoziiertes Unternehmen)	Asia Security	Thailand	2006 ^{4,6}	30,50	465	-176	k. A.	k. A.
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen	Hellas	Griechenland	2005	100,00	132	31	148	0
			2006	100,00	122	-10	0	0
Fraport Ground Services Austria GmbH	FGS Austria	Österreich	2005	100,00	483	-886	10.990	191
			2006	100,00	581	98	11.826	202
Fraport Malta Ltd.	Fraport Malta	Malta	2005	100,00	2	0	0	0
			2006	100,00	26.153	-37	0	0
Fraport Malta Business Services Ltd.	Malta Business	Malta	2005	100,00	2	0	0	0
			2006	100,00	25.581	370	0	0
Fraport Twin Star Management AD, Varna	Fraport Twin Star	Bulgarien	2006 ⁴	60,00	-230	-4.251	599	154
Amerika								
Air-Transport IT Services, Inc., Delaware	Air-Transport IT	USA	2005 ⁷	100,00	-1.412	-728	6.731	41
			2006 ⁷	100,00	-1.599	-351	7.602	44
Decision Support Technologies, Inc., Florida	DST	USA	2005 ^{1,7}	100,00	0	0	0	0
			2006 ^{1,7}	100,00	0	0	0	0
Fraport Peru S. A. C., Lima	Fraport Peru	Peru	2005	99,99	345	328	1.758	6
			2006	99,99	222	217	1.326	5
Fraport Ground Services USA Inc., Jacksonville	Jacksonville	USA	2005 ¹	100,00	137	-464	750	34
			2006 ^{1,8}	100,00	-3	-75	66	3
Asien								
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul	Antalya	Türkei	2005	100,00	49.757	-924	52.590	365
			2006	100,00	42.096	8.446	54.640	223
Fraport (Philippines) Services Inc., Manila	Fraport Philippines	Philippinen	2005 ¹	99,99	-3.009	0	0	0
			2006 ¹	99,99	-2.929	0	0	0
Gemeinschaftsunternehmen								
Deutschland								
AirlT International GmbH	AirlT International	Frankfurt a. M.	2005	50,00	556	143	1.700	2
			2006	50,00	227	-329	116	1
AirlTSystems Hannover GmbH	AirlT Hannover	Hannover	2005	50,00	3.568	907	11.785	58
			2006	50,00	3.051	1.003	12.773	66
FSG Flughafen-Service GmbH	FSG	Frankfurt a. M.	2005	33,33	161	85	4.161	0
			2006	33,33	168	93	4.225	0
Medical Airport Service GmbH	MAS	Kelsterbach	2005	50,00	1.365	465	5.301	55
			2006	50,00	1.812	680	7.272	79
NICE Aircraft Services & Support GmbH	NICE	Frankfurt a. M.	2005	52,00	9.833	2.793	17.040	10
			2006	52,00	11.326	2.213	16.258	12
Terminal for Kids gGmbH	Terminal for Kids	Frankfurt a. M.	2006 ⁴	50,00	38	13	347	4

Wesentliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

	Sitz		Anteil am Kapital %	Eigen- kapital Tsd €	Ergebnis nach Steuern Tsd €	Umsatz- erlöse Tsd €	Durch- schnitt- liche Mitarbei- terzahl	
Gemeinschaftsunternehmen								
Übriges Europa								
S. A. TCR International N. V., Brüssel (Teilkonzern)	TCR	Belgien	2005	50,00	10.406	2.467	48.852	248
			2006 ⁹	50,00	0	729	14.839	77
Asien								
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong	Pantares Tradeport	China	2005	50,00	3.344	-4.306	0	0
			2006	50,00	2.370	-716	0	0
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Service Co. Ltd., Schanghai	Schanghai	China	2005	50,00	220	2	182	0
			2006	50,00	209	6	261	0
Assoziierte Unternehmen								
Deutschland								
Airmail Center Frankfurt GmbH	ACF	Frankfurt a. M.	2005	40,00	1.613	329	15.368	25
			2006	40,00	2.057	443	16.565	26
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	ASG	Frankfurt a. M.	2005	49,00	2.930	2.380	33.605	816
			2006	49,00	2.152	2.151	32.405	767
European Center for Aviation Develop- ment – ECAD GmbH	ECAD	Darmstadt	2006 ¹⁰	25,00	44	-8	152	5
			2005 ¹¹	30,00	136.196	6.826	131.930	1.117
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	Flughafen Hannover	Hannover	2005 ¹¹	30,00	144.309	8.328	136.309	1.285
			2006 ¹¹	30,00	269	-27	0	0
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH	Gateway Gardens	Frankfurt a. M.	2005	25,00	269	-27	0	0
			2006	25,00	620	1.558	25.487	0
ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrs- systeme GmbH	ZIV	Darmstadt	2006 ¹⁰	32,50	62	34	1.561	19
			2005	42,75	47.253	5.134	72.063	283
Lima Airport Partners S. R. L., Lima	LAP	Peru	2005	42,75	47.253	5.134	72.063	283
			2006	42,75	46.694	4.582	79.650	317
Asien								
Tradeport Hong Kong Ltd., Hongkong	Tradeport Hong Kong	China	2005	18,75	9.152	-1.732	5.401	83
			2006	18,75	6.322	-1.525	6.647	68

k. A. = Keine Angaben vorhanden.

¹ Gesellschaft inaktiv.

² IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme.

³ Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar).

⁴ Neugründung in 2006.

⁵ Konsolidierter Abschluss der ICTS.

⁶ Einzelabschlussangaben der ICTS Gesellschaften.

⁷ Konsolidierter Abschluss Air-Transport und DST.

⁸ Gesellschaft zum 8. November 2006 entkonsolidiert.

⁹ Gesellschaft zum 19. Mai 2006 entkonsolidiert.

¹⁰ Erstmalige at-equity-Bewertung zum 31. Dezember 2006.

¹¹ Angaben gemäß Konzern-Abschluss (Im Geschäftsbericht 2005 gemäß Einzelabschluss).

Frankfurt am Main, den 2. März 2007

Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Bender



Prof. Schölch



Mai



Dr. Schulte

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, aufgestellten Konzern-Abschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2006 bis 31. Dezember 2006 geprüft. Die Aufstellung von Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzern-Abschluss und den Konzern-Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzern-Abschlussprüfung 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 Konzern-Abschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzern-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 des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzern-Abschlusses und des Konzern-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 Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzern-Abschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzern-Lagebericht steht in Einklang mit dem Konzern-Abschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 2. März 2007

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wagner	ppa. Hauptmann
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüferin

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat nahm während des gesamten Berichtsjahrs die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahr. Er ließ sich vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend über die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der künftigen Geschäftsführung und Unternehmensplanung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und des Konzerns sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle schriftlich und mündlich unterrichten und beriet mit dem Vorstand hierüber. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens stimmte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat ab. Darüber hinaus stand der Vorsitzende des Vorstands mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigem Kontakt und unterrichtete ihn über aktuelle Entwicklungen der Geschäftslage sowie die wesentlichen Geschäftsvorfälle. Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für das Unternehmen von grundlegender Bedeutung waren, unmittelbar eingebunden.

Im Geschäftsjahr 2006 trat der Aufsichtsrat insgesamt neunmal zusammen. Alle Aufsichtsratsmitglieder nahmen an mindestens der Hälfte der Aufsichtsratssitzungen teil.

Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Beteiligungen, mit besonderem Schwerpunkt auf der Verkehrs- und Erlösentwicklung am Flughafen Rhein/Main, war Gegenstand regelmäßiger Erörterung im Aufsichtsrat.

Neben dieser Regelberichterstattung wurden insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- Der Fortgang des Planfeststellungsverfahrens hinsichtlich des geplanten Ausbaus des Start- und Landebahnsystems und des Baus eines dritten Terminals in Frankfurt stand erneut ebenso im Fokus der Aufmerksamkeit des Aufsichtsrats, wie die Planungen zur Anpassung und Erweiterung der bestehenden Terminals.
- Von besonderer Bedeutung war in diesem Zusammenhang der beabsichtigte Vertrag zur Verlagerung der Produktionsstätte Kelsterbach von Ticona/Celanese und zum Erwerb der entsprechenden Grundstücke. Der Aufsichtsrat stimmte in seiner Sitzung am 15. Dezember 2006 dem Abschluss eines entsprechenden Letter of Intent zu.
- Im Rahmen seiner Diskussion über die strategische Ausrichtung des Unternehmens befasste sich der Aufsichtsrat vertieft mit den Bereichen Sicherheit und Bodenverkehrsdienste.
- In Fortführung der Internationalisierungsstrategie des Konzerns stimmte der Aufsichtsrat der Teilnahme an weiteren Ausschreibungen bezüglich der Konzession für den Betrieb von Flughäfen zu. Mit Freude nahm der Aufsichtsrat den Gewinn der Konzession für den Betrieb des Flughafens Delhi und den Zuschlag für den Betrieb der bulgarischen Flughäfen Varna und Burgas zur Kenntnis.
- Im Hinblick auf die Beteiligung in Manila befürwortete der Aufsichtsrat erneut die prozessualen wie außerprozessualen Bemühungen, gegenüber der philippinischen Regierung eine angemessene Entschädigungsregelung für die getätigten Investitionen im Zusammenhang mit dem Bau des Terminals 3 am Flughafen Manila zu erreichen. Mit Befriedigung wurde zur Kenntnis genommen, dass die philippinische Regierung im September 2006 eine erste Zahlung auf die Entschädigung leistete, von der knapp 31 Mio. US-\$ auf die Konten von Fraport überwiesen wurden. Die Fortführung des Schiedsgerichtsverfahrens bei der Weltbank in Washington zur Durchsetzung der fortbestehenden Ansprüche wird weiterhin mit Nachdruck unterstützt.
- Im Rahmen des laufenden Management-Stock-Option-Plans 2001 beschloss der Aufsichtsrat zudem, die Ansprüche der Teilnehmer aus der zur Ausübung gekommenen Tranche 2004 aus bedingtem Kapital zu bedienen.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat setzte die bewährte Arbeit mit den zur Steigerung der Effizienz seiner Arbeit und zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen gebildeten fünf Ausschüssen fort. In einzelnen Fällen wurden Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen. Die Vorsitzenden der Ausschüsse berichteten regelmäßig in der nächsten Aufsichtsratssitzung an das Plenum des Aufsichtsrats über die Arbeit der Ausschüsse.

Der Präsidialausschuss tagte im Berichtszeitraum zweimal. Er befasste sich unter anderem mit den im Geschäftsjahr 2006 angefallenen Vorstandsangelegenheiten, insbesondere der Nachfolgeregelung für das in den Ruhestand gehende Vorstandsmitglied sowie der Festlegung der leistungsabhängigen Vergütungsbestandteile.

Der Finanz- und Prüfungsausschuss trat im Berichtszeitraum sechsmal zusammen und beschäftigte sich dabei mit der Erörterung wesentlicher Geschäftsvorfälle, dem Jahres- und Konzern-Abschluss, dem Vorschlag zur Gewinnverwendung beziehungsweise der Dividendenhöhe, dem Risikomanagement und – wie vom Deutschen Corporate Governance-Kodex gefordert – der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner diskutierte er die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2007 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzern-Plan 2007 (Aufstellung nach IFRS). Weitere Schwerpunkte der Beratungen waren die Themen Risiko- und Asset-Management.

Die kontinuierliche Geschäftsentwicklung des Beteiligungsportfolios und des Investitionsgeschehens waren Gegenstand der fünf Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses im Geschäftsjahr 2006. In diesem Zusammenhang lag der Fokus der Ausweitungen des Beteiligungsgeschäfts auf China und Indien, die neben Südosteuropa einen wichtigen Wachstumsmarkt darstellen. Ebenso befasste sich der Ausschuss mit der Prüfung der Abwicklung von Investitionen im Geschäftsjahr 2005 und nahm zum Investitionsplan im Rahmen des Wirtschaftsplans 2007 Stellung.

Der Personalausschuss kam im Berichtszeitraum zu vier Sitzungen zusammen. Zur Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens befasste er sich mit der Personalsituation im Konzern, den Fraport-Führungsgrundsätzen, der Verabschiedung des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes und dessen Umsetzung bei der Fraport AG sowie mit Grundsatzfragen des Tarifrechts, der Vergütungssysteme und des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms.

Die Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden Vermittlungsausschusses war im Geschäftsjahr 2006 nicht erforderlich.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Am 12. Juni 2006 veröffentlichte die Regierungskommission eine neue Fassung des Deutschen Corporate Governance-Kodex. Der Aufsichtsrat beschloss in seiner Sitzung vom 15. September 2006 die Empfehlungen und Anregungen zu übernehmen und den Fraport-Kodex entsprechend anzupassen.

Die nach § 161 AktG erforderliche Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance-Kodex für 2006 wurde von Vorstand und Aufsichtsrat am 15. Dezember 2006 abgegeben.

Der Aufsichtsrat überprüfte im Berichtszeitraum die Effizienz seiner Tätigkeit anhand eines Fragebogens, der mit der Unterstützung eines externen Beraters erstellt und ausgewertet wurde. Die Ergebnisse wurden im Rahmen der Sitzung vom 15. Dezember 2006 ausführlich erörtert. Wichtige Themen hierbei waren die Überwachungsfunktion des Aufsichtsrats gegenüber dem Vorstand, die Berichterstattung des Vorstands an den Aufsichtsrat und die Ausschussarbeit.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance bei Fraport sowie der Wortlaut der aktuellen Entsprechenserklärung befinden sich auf den Seiten 161 ff. Der Fraport-Kodex, die aktuelle sowie die Entsprechenserklärungen der vergangenen Jahre sind auch im Internet unter www.fraport.de abrufbar.

Jahres- und Konzern-Abschluss

Die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft-Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2006 sowie den Lagebericht der Fraport AG und den Konzern-Lagebericht geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Den Prüfauftrag hatte der Aufsichtsrat entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 31. Mai 2006 erteilt.

Der Konzern-Abschluss wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt und vom Abschlussprüfer geprüft. Der Abschlussprüfer hat bestätigt, dass der Konzern-Abschluss und der Konzern-Lagebericht die Bedingungen für eine Befreiung von der Aufstellung eines Abschlusses nach deutschem Recht erfüllen. Der Abschlussprüfer hat ebenfalls bestätigt, dass ein den gesetzlichen Vorschriften entsprechendes Risikofrüherkennungssystem besteht, welches es ermöglicht, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen.

Die genannten Unterlagen und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sind vom Vorstand unverzüglich an den Aufsichtsrat versandt worden. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats hat sich intensiv mit diesen Unterlagen beschäftigt; der Aufsichtsrat hat sie auch selbst geprüft. Die Prüfungsberichte von PricewaterhouseCoopers lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor und wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats in Gegenwart des Abschlussprüfers, der über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, umfassend behandelt. Der Aufsichtsrat stimmt dem Ergebnis der Abschlussprüfung zu. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Finanz- und Prüfungsausschuss und der eigenen Prüfung des Aufsichtsrats sind keine Einwendungen zu erheben. Der Aufsichtsrat hat die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse gebilligt; der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

Dem Vorschlag des Vorstands, den Bilanzgewinn zur Zahlung einer Dividende von 1,15 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu verwenden, stimmt der Aufsichtsrat zu.

Der Vorstand hat im Lagebericht und im Anhang der Gesellschaft und des Konzerns Angaben gemäß § 289 Abs. 4, § 315 Abs. 4 Handelsgesetzbuch gemacht, insbesondere über die Regelungen zur Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und die Änderung der diesbezüglichen Satzungsbestimmungen sowie die Befugnisse des Vorstands insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen. Durch das bestehende genehmigte Kapital soll die Gesellschaft in die Lage versetzt werden, gegen Bareinlage Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und mit ihr verbundenen Unternehmen ausgeben zu können; weitere Möglichkeiten zur Ausgabe unter Bezugsrechtsausschluss bestehen nicht. Die bestehende Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien ermöglicht der Gesellschaft die Bedienung von Bezugsrechten im Rahmen des Fraport-Management-Stock-Option-Plans; auch hier bestehen keine weiteren Möglichkeiten zum Ausschluss des Bezugsrechts. Wie die Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien dient auch das bestehende bedingte Kapital ausschließlich der Bedienung von Bezugsrechten im Rahmen des Fraport-Management-Stock-Option-Plans. Es handelt sich bei den im Lagebericht und Anhang aufgeführten Sachverhalten um Regelungen, die auch bei vergleichbaren börsennotierten Unternehmen üblich sind und die nicht dem Zweck der Erschwerung etwaiger Übernahmeveruche dienen.

Der nach § 312 AktG vom Vorstand aufgestellte Bericht über die Beziehungen der Gesellschaft zu verbundenen Unternehmen hat dem Aufsichtsrat vorgelegen. Der Bericht enthält an seinem Schluss folgende Erklärung des Vorstands, die auch in den Lagebericht aufgenommen ist:

„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, des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und mit ihnen verbundenen Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.“

Der Abschlussprüfer hat den Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen sorgfältig geprüft und den folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Der Abschlussprüfer hat an den Verhandlungen des Aufsichtsrats über den Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet. Nach eigener Prüfung stimmt der Aufsichtsrat dem Urteil des Abschlussprüfers zu und hat keine Einwendung gegen die am Schluss des Berichts über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen abgegebene und in den Lagebericht aufgenommene Erklärung des Vorstands.

Personalia

Im Berichtszeitraum ergaben sich personelle Veränderungen im Aufsichtsrat der Gesellschaft. So wurde Frau Adelheid Riedel-Ciesla für den ausgeschiedenen Arbeitnehmervertreter, Herrn Lothar Herbst, gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Gesellschaft bestellt. Darüber hinaus wählte die Hauptversammlung am 31. Mai 2006 Herrn Wolfgang Mayrhuber, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG, für den ausgeschiedenen Vertreter des Bundesfinanzministeriums, Ministerialdirigent Dr. Jürgen Siewert, zum Mitglied des Aufsichtsrats. Für Staatssekretär a. D. Ralf Nagel, der sein Mandat bereits zum Ablauf der Aufsichtsratssitzung am 27. März 2006 niedergelegt hatte, wurde Herr Jörg Hennerkes, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, in das Gremium gewählt.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG beschloss zudem personelle Veränderungen im Vorstand. Der stellvertretende Vorstandsvorsitzende, Prof. Manfred Schölch, scheidet zum 31. März 2007 aus dem Vorstand aus. Zum 1. April 2007 wird der jetzige Vorstand für Finanzen und Bau, Dr. Stefan Schulte, die Stellvertretung im Vorsitz übernehmen. Das Finanz-Ressort wird mit Herrn Dr. Matthias Zieschang neu besetzt.

Der Aufsichtsrat dankt den ausgeschiedenen Mitgliedern des Aufsichtsrats für ihren wertvollen Einsatz sowie die konstruktive Begleitung des Unternehmens und des Vorstands. Ferner gilt der Dank des Aufsichtsrats dem Vorstand und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die erfolgreiche Arbeit in 2006.

Frankfurt am Main, im März 2007

Karlheinz Weimar
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Corporate Governance

Der Begriff Corporate Governance steht für eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung und -kontrolle, deren Ziel die nachhaltige Wertschöpfung ist. In diesem Zusammenhang ist eine effiziente Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ebenso wichtig wie die Achtung von Aktionärsinteressen sowie eine offene und transparente Unternehmenskommunikation.

Corporate Governance hat für Fraport einen hohen Stellenwert. Wir begrüßen daher die fortlaufenden nationalen und internationalen Initiativen in diesem Bereich und haben im Jahr 2006 unseren eigenen Fraport-Kodex entsprechend den neuen Entwicklungen des Deutschen Corporate Governance-Kodex (DCGK) angepasst.

Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG haben in ihrer Sitzung am 15. Dezember 2006 gem. § 161 AktG erklärt, dass den **Empfehlungen** der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance-Kodex in der Fassung vom 12. Juni 2006 mit der nachfolgenden Abweichung entsprochen wurde und zukünftig entsprochen wird:

- Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor (Ziff. 5.4.7 Abs. 2 DCGK).

Diese Entsprechenserklärung wurde den Aktionären sodann auf der Website der Gesellschaft dauerhaft zugänglich gemacht.

Der Aufsichtsrat hält das Festhalten an dieser Abweichung bis auf weiteres für sachgerecht.

Vergütung Aufsichtsrat

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten entsprechend § 12 unserer Satzung weiterhin ausschließlich eine feste Vergütung und Sitzungsgeld. Die Gesamtbezüge 2006 betragen im Einzelnen:

Aufsichtsratsmitglied	Bezüge 2006 in €	Aufsichtsratsmitglied	Bezüge 2006 in €
Staatsminister Karlheinz Weimar	38.150	Adelheid Riedel-Ciesla ⁴	20.425
Gerold Schaub	35.050	Gabriele Rieken	23.950
Dr. Manfred Bischoff	21.950	Harald Rose	23.950
Jörg-Uwe Hahn	33.450	Petra Rossbrey	24.750
Dr. Joachim v. Harbou	31.850	Oberbürgermeisterin Dr. h. c. Petra Roth	23.550
Staatssekretär Jörg Hennerkes ¹	12.625	Werner Schmidt	24.350
Helmut Hofmann	26.350	Dr. Jürgen Siewert ⁵	10.215
Lothar Klemm	24.350	Edgar Stejskal	25.150
Wolfgang Mayrhuber ²	10.750	Christian Strenger	23.950
Zafer Memisoglu	24.750	Bürgermeister a. D. Achim Vandreike	24.750
Staatssekretär a. D. Ralf Nagel ³	5.090	Peter Wichtel	31.850

¹ Seit 31. Mai 2006. ² Seit 31. Mai 2006. ³ Bis 27. März 2006. ⁴ Seit 9. März 2006. ⁵ Bis 31. Mai 2006.

Vergütungsbericht des Vorstands

Für die Festlegung der Vorstandsvergütung im Einzelnen ist der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats zuständig.

Die Vergütung für die Vorstandsmitglieder setzt sich aus den folgenden erfolgsunabhängigen und erfolgsabhängigen Komponenten zusammen:

- festes Jahresbruttogehalt und Sachbezüge,

- wachstums-, ertrags- und leistungsabhängige Tantieme und Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung.

Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Pensionszusagen erhalten.

Erfolgsunabhängige Komponenten

Während der Laufzeit des geschlossenen Dienstvertrags (in der Regel fünf Jahre) wird den Vorstandsmitgliedern über den oben genannten Zeitraum ein gleichbleibendes festes Jahresgehalt (Fixum) gezahlt.

Darüber hinaus erhält die Vergütung der Vorstandsmitglieder Sach- und sonstige Bezüge. Als Sachbezüge werden die dem Lohnsteuerabzug unterworfenen geldwerten Vorteile aus der Inanspruchnahme der Dienstwagen mit Fahrer gewährt. Diese Sachbezüge stehen allen Vorstandsmitgliedern prinzipiell in gleicher Weise zu, die Höhe variiert je nach der persönlichen Situation.

Erfolgsabhängige Komponenten

Bei Erreichen des im Wirtschaftsplan eines jeden Jahres ausgewiesenen Umsatzes erhält jedes Vorstandsmitglied eine Tantieme von 50 % des jeweiligen Fixgehalts. Bei Erreichen des ebenfalls im Wirtschaftsplan vorgesehenen Ergebnisses vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) erhält jedes Vorstandsmitglied eine zusätzliche Tantieme in gleicher Höhe. Bei Überschreitung erfolgt eine Erhöhung der jeweiligen Tantiemen um 10 % je 1 % Übererfüllung. Bei Unterschreitung kann der Aufsichtsrat eine entsprechende Minderung der jeweiligen Tantiemen beschließen.

Neben der Tantieme werden zusätzlich Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des Aktienoptionsplans (MSOP, vgl. die Ausführungen in Tz. 48) gewährt.

Pensionszusagen

Die Vorstandsmitglieder haben Anspruch auf eine Alters- und Hinterbliebenenversorgung. Ein Anspruch auf Ruhegehalt entsteht grundsätzlich, wenn das Vorstandsmitglied während der Dauer des Vertrags dauernd dienstunfähig wird oder während der Laufzeit oder mit Ablauf des Vertrages aus dem aktiven Dienst der Gesellschaft ausscheiden sollte. Im Falle des Ablebens eines Vorstandsmitglieds erhalten die Hinterbliebenen Hinterbliebenenversorgung. Diese beträgt für die Witwe 60 % des Ruhegehalts, Kinder erhalten eine Versorgung von je 12 %.

Auf die bei Ausscheiden anfallenden Ruhegehälter werden Einkünfte aus aktiver Erwerbstätigkeit sowie Versorgungsbezüge aus früheren und gegebenenfalls späteren Dienstverhältnissen bis zur Vollendung des 60. Lebensjahrs insoweit angerechnet, als ohne eine Anrechnung die Summe aus diesen Bezügen und dem Ruhegehalt insgesamt 75 % des festen Jahresbruttogehalts (für den Fall der Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf Wunsch der Fraport AG 100 % des Fixgehalts) überschreitet. Mit Wirkung zum 1. Januar eines jeden Jahres können die Ruhegehälter nach billigem Ermessen, unter Berücksichtigung der Belange des ehemaligen Vorstandsmitglieds und der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft angepasst werden. Die Anpassungsverpflichtung gilt als erfüllt, wenn die Anpassung nicht geringer ist als der Anstieg des Preisindex für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte in Deutschland.

Das Ruhegehalt eines Vorstandsmitglieds bestimmt sich nach dem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, wobei der prozentuale Anteil mit der Bestelldauer des Vorstandmitglieds jährlich um 1,5 % beziehungsweise 2,0 % bis auf maximal 75 % steigt.

Die Höhe der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage beträgt bei Herrn Dr. Bender 90 % und bei Herrn Prof. Schölich 93,33 % des jeweils festen Jahresbruttogehalts. Zum 31. Dezember 2006 beträgt der prozentuale Anspruch auf Ruhegehalt 75 % der oben angegebenen prozentualen Bemessungsgrundlage.

Herr Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2006 einen prozentualen Anspruch von 34,5 % seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Mai zum 31. Dezember 2006 beträgt 45 % seiner vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, das

heißt, 80,43 % des festen Jahresbruttogehalts. Für den Fall der Dienstunfähigkeit betragen die Versorgungssätze für Herrn Dr. Schulte und Herrn Mai mindestens 55 % des jeweiligen festen Jahresbruttogehalts beziehungsweise der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Der Anspruch der ehemaligen Vorstandsmitglieder auf Ruhegehaltszahlungen bestimmt sich ebenfalls nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Weitere Leistungen für den Fall der Beendigung der Tätigkeit sind keinem Vorstandsmitglied zugesagt worden.

Mit den festen Jahresbezügen ist auch eine etwaige Tätigkeit eines Vorstandsmitgliedes für Gesellschaften abgegolten, an denen die Fraport mittelbar und unmittelbar mehr als 25 % der Anteile hält (sogenannte gesellschaftsgebundene Mandate). Erhält ein Vorstandsmitglied für derartige Mandate Bezüge direkt von der Beteiligungsgesellschaft, werden Sie auf die Tantieme angerechnet. Die von Herrn Dr. Bender für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erhaltenen Bezüge wurden auf seine Tantiemezahlung 2006 angerechnet.

Vergütung des Vorstands 2006

Die Gesamtvergütung verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands:

Fixe Bezüge und Tantiemen sowie Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen

in Tsd €	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme 2006	Tantieme Rückstellungs- veränderung	Insgesamt
Dr. Wilhelm Bender Vorsitzender	350,0	62,2	473,0	-10,4	874,8
Prof. Manfred Schölch Stellvertretender Vorsitzender	300,0	39,0	405,0	-8,8	735,2
Herbert Mai	218,8	29,4	296,0	-9,1	535,1
Dr. Stefan Schulte	300,0	21,1	405,0	-9,9	716,2
	1.168,8	151,7	1.579,0	-38,2	2.861,3
Prof. Barbara Jakubeit (bis 31. Oktober 2005)	-	3,3 ¹	-	-85,3	-82,0
Insgesamt	1.168,8	155,0	1.579,0	-123,5	2.779,3

¹ Sachbezug aus 2005.

Die Tantiemezahlungen enthalten die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2006 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2006. Minderbeträge aus der Auflösung der für das Geschäftsjahr 2005 gebildeten Rückstellungen, die nicht zur Auszahlung kamen, sind in der Veränderung der Rückstellung erfasst. Über die endgültige Höhe der Tantieme 2006 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2007.

Die dem Vorstand darüber hinaus gewährten Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung entfallen auf die folgenden Vorstandsmitglieder:

MSOP

	MSOP 2005 1. Tranche Stück	MSOP 2005 2. Tranche Stück	Bestand Gesamt Stück	Aufwand in 2006 in Tsd €
Dr. Wilhelm Bender Vorsitzender	20.000	20.000	40.000	184,4
Prof. Manfred Schölch Stellvertretender Vorsitzender	0	0	0	18,7
Herbert Mai	15.000	15.000	30.000	138,3
Dr. Stefan Schulte	15.000	15.000	30.000	138,3
Insgesamt	50.000	50.000	100.000	497,7¹

¹ Der Aufwand resultiert aus Aktienoptionen, die nach IFRS 2 aufwandswirksam erfasst wurden. Hierbei handelt es sich neben der 1. und 2. Tranche aus dem MSPO 2005, die noch im Bestand sind, auch um Aufwendungen für die 4. Tranche des MSPO 2001. Für ehemalige Vorstandsmitglieder entstanden Aufwendungen aus Stock Options in Höhe von 16,5 Tsd. €.

Pensionsverpflichtungen

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von 23.109,8 Tsd €. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen sind insgesamt 14.561,1 Tsd € zurückgestellt. Die laufenden Pensionen betragen in 2006 1.099,6 Tsd €.

Für die Mitglieder des Vorstands wurden im Geschäftsjahr 2006 folgende Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen vorgenommen: Dr. Wilhelm Bender 196,9 Tsd €, Prof. Manfred Schölch 86,8 Tsd €, Dr. Stefan Schulte 100,9 Tsd €. Bei Herrn Herbert Mai erfolgte infolge des Abschlusses eines neuen Vertrags über fünf Jahre eine Auflösung in Höhe von 362,1 Tsd €.

Aktienbesitz der Organe

Gemäß Kodex-Ziffer 6.6 und den Regelungen des Wertpapierhandelsgesetzes veröffentlichen wir Mitteilungen über die Geschäfte mit Fraport-Aktien und -Optionen von Führungspersonen und mit ihnen in enger Beziehung stehenden Personen unverzüglich.

Im Jahr 2006 erhielten die Vorstände Aktien als Vergütungsbestandteil, deren Wert im Folgenden dargestellt wird: Dr. Bender 76.754,16 €, Prof. Schölch 65.742,18 €, Herr Mai 40.553,10 €, Dr. Schulte 65.742,18 € und Prof. Jakubeit 27.958,56 €.

Das Aufsichtsratsmitglied Petra Rossbrey und ihr Ehemann Andreas Helfer übten 2006 Optionen im Wert von 127.689,88 € respektive 84.006,50 € aus. Die Ausübung von Aktienoptionen durch den Vorstand erfolgte wie folgt: Dr. Bender 590.028,00 €, Prof. Schölch 489.600,00 €, Herr Mai im Wert von 476.440,00 €, Dr. Schulte 432.000,00 € und Prof. Jakubeit 432.000,00 €. Der Bereichsvorstand Peter Schmitz und die beiden Generalbevollmächtigten Christian Häfner und Volker Zintel übten Optionen im Volumen von 172.800,00 € respektive 143.394,00 € und 138.240,00 € aus.

Durch Aktienverkäufe erlöste Dr. Bender in 2006 60.874,84 €, Prof. Schölch 65.004,40 €, Herr Mai 60.593,00 €, Dr. Schulte 39.638,39 €.

Der Gesamtbesitz aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder liegt unterhalb 1 % der von Fraport insgesamt ausgegebenen Aktien.

Anregungen des DCGK

Von den im Deutschen Corporate Governance-Kodex aufgeführten 20 **Anregungen** erfüllt Fraport vier nicht:

- Bei Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern sollte die maximal mögliche Bestelldauer von fünf Jahren nicht die Regel sein (Ziff. 5.1.2 Abs. 2 DCGK).

Alle Vorstandsmitglieder wurden bereits bei ihrer Erstbestellung für fünf Jahre bestellt. Das Unternehmen dokumentiert auf diesem Weg seine Bereitschaft zu einer langfristigen Zusammenarbeit. Zudem ist eine Erstbestellung für fünf Jahre nach wie vor weit verbreitete Praxis und entspricht damit der Erwartung vieler potenzieller Vorstandsmitglieder.

- Die erfolgsorientierte Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats sollte auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogene Bestandteile enthalten (Ziff. 5.4.7 Abs. 2 Satz 2 DCGK).

Wie bereits ausgeführt sieht § 12 der Satzung ausschließlich eine Festvergütung und ein Sitzungsgeld vor.

- Die Gesellschaft sollte den Aktionären die Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (zum Beispiel Internet) ermöglichen (Ziff. 2.3.4 DCGK).

Aus Sicherheits- und Kostengründen hat Fraport 2006 nur die Begrüßung durch den Aufsichtsratsvorsitzenden sowie die vollständige Rede des Vorstandsvorsitzenden im Internet übertragen.

- Der Stimmrechtsvertreter sollte auch während der Hauptversammlung erreichbar sein (Ziff. 2.3.3 Satz 2 DCGK).

Die Aktionäre konnten bis zum Vorabend der Hauptversammlung 2006 einen Stimmrechtsvertreter beauftragen. Da die Veranstaltung nach den Reden von Aufsichtsrats- und Vorstandsvorsitzendem nicht mehr im Internet übertragen wurde, bestand keine Notwendigkeit dafür, dass der Stimmrechtsvertreter für Aktionäre erreichbar war, die nicht unmittelbar an der Hauptversammlung teilgenommen haben.

Beraterkreis

Der Beraterkreis hat die Aufgabe, den Vorstand der Fraport AG in wichtigen Fragen zur Wirtschafts- und Luftfahrtentwicklung sowie wesentlichen Angelegenheiten der Geschäftspolitik zu beraten und zu unterstützen. Die Mitglieder werden vom Vorstand für regelmäßig drei Jahre berufen. Der Vorstand nimmt an den Sitzungen des Beraterkreises teil, als ständiger Gast ist der Aufsichtsratsvorsitzende zu den Gesprächen eingeladen.

Hilmar Kopper, Vorsitzender
Vorsitzender des Aufsichtsrats
DaimlerChrysler AG

Friedrich von Metzler
Bankhaus B. Metzler seel.
Sohn & Co. KGaA

Dr. Clemens Börsig
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Bank AG

Dr. h. c. Klaus-Peter Müller
Sprecher des Vorstands
Commerzbank AG

Dr. Werner Brandt
Mitglied des Vorstands
SAP AG

Ralf Nagel
Staatssekretär a. D.
Putz & Partner Unternehmensberatung AG

Dr. Reiner Maria Gohlke
Mitglied des Gesellschafterausschusses der
Bitburger Getränke-Verwaltungs GmbH

Dr. Lutz Raettig
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Morgan Stanley Bank AG

Klaus Herms
Chief Executive Officer
Kühne + Nagel International AG

Hans W. Reich

Dr. h. c. Nikolaus Schweickart
Vorsitzender des Vorstands
ALTANA AG

Dieter Kaden
Vorsitzender der Geschäftsführung
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Holger Steltzner
Herausgeber
Frankfurter Allgemeine Zeitung

Hemjō Klein
Live Holding AG

Dr. Bernd Thiemann
Partner
Drueker & Co. GmbH

Dr. Peter E. Kruse
Sonderbeauftragter
Deutsche Post AG

Dr. Gert Vogt
Sterling Invest AG

Stefan Lauer
Mitglied des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG

Ernst Welteke
Bundesbankpräsident a. D.,
ehem. Aufsichtsratsvorsitzender der
Flughafen Frankfurt/Main AG

Prof. Dr. Rolf-Dieter Leister
Infra Beratung AG

Dr. Bernd Malmström
Berater
Deutsche Bahn AG

Ständiger Gast:
Karlheinz Weimar
Hessischer Minister der Finanzen
Aufsichtsratsvorsitzender der Fraport AG

Dr. Günther Merl
Vorsitzender des Vorstands
Landesbank Hessen-Thüringen

Siebenjahresübersicht

in Mio €	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Umsatzerlöse	1.536,2	1.580,6	1.803,6	1.834,3	1.998,1	2.089,8	2.143,9	
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	-2,9	0,7	-0,8	-0,1	0,0	0,1	0,0	
Andere aktivierte Eigenleistungen	15,4	18,4	19,2	18,0	21,8	20,6	23,1	
Sonstige betriebliche Erträge	58,8	92,5	29,8	35,5	23,8	31,2	83,3	
Gesamtleistung	1.607,5	1.692,2	1.851,8	1.887,7	2.043,7	2.141,7	2.250,3	
Materialaufwand	-264,4	-281,7	-275,3	-284,4	-316,2	-333,6	-353,3	
Personalaufwand	-633,4	-689,2	-860,1	-933,9	-974,5	-1.032,5	-1.076,9	
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-188,9	-196,3	-219,4	-213,2	-243,4	-233,1	-241,7	
Außerplanmäßige Abschreibung auf Manila-Projekt (EBITDA wirksam)	-	-	-241,7	-	-	-	-	
EBITDA	520,8	525,0	255,3	456,2	509,6	542,5	578,4	
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Anlagevermögens, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	-194,9	-209,3	-214,1	-258,1	-235,1	-235,9	-248,0	
EBIT/Betriebliches Ergebnis	325,9	315,7	41,2	198,1	274,5	306,6	330,4	
Zinsergebnis	-66,2	-72,9	-34,0	-31,4	-23,1	-23,1	-25,9	
Ergebnis at equity	-4,3	-25,8	-17,0	0,6	1,8	8,2	5,6	
Erträge aus Beteiligungen	8,5	15,1	4,3	30,9	13,7	6,3	6,8	
Wertminderungen auf Finanzanlagen	-8,7	-3,6	-3,8	0,0	-5,9	-1,3	-0,4	
Außerplanmäßige Abschreibung auf Manila-Projekt	-	-59,1	-47,8	-	-	-	-	
Sonstiges Finanzergebnis	-1,0	-7,1	16,2	10,5	-2,5	-11,3	23,7	
Finanzergebnis	-71,7	-153,4	-82,1	10,6	-16,0	-21,2	9,8	
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	254,2	162,3	-40,9	208,7	258,5	285,4	340,2	
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-125,2	-60,7	-79,4	-93,3	-120,9	-123,9	-111,3	
Konzern-Jahresergebnis	129,0	101,6	-120,3	115,4	137,6	161,5	228,9	
Minderheitsgesellschaftern zurechenbares Jahresergebnis	0,0	0,5	0,5	0,2	1,2	0,3	-0,4	
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Jahresergebnis	129,0	101,1	-120,8	115,2	136,4	161,2	229,3	
Ergebnis je 10-€-Aktie unverwässert	2,16	1,28	-1,34	1,28	1,51	1,78	2,51	
Ergebnis je 10-€-Aktie verwässert	-	-	-1,33	1,26	1,48	1,75	2,48	
Kennzahlen								
EBITDA-Marge ¹	%	33,9	33,2	14,2	24,9	25,5	26,0	27,0
EBIT-Marge ²	%	21,2	20,0	2,3	10,8	13,7	14,7	15,4
Umsatzrendite ³	%	16,5	10,3	-2,3	11,4	12,9	13,7	15,9
ROCE ⁴	%	15,1	11,2	1,9	9,4	13,9	13,5	13,5
Net Assets ⁵	Mio €	2.508,0	2.470,6	2.589,7	2.473,8	2.329,0	2.310,7	2.258,9
RONA ⁶	%	13,0	12,8	1,6	8,0	11,8	13,3	14,6
Fraport Assets ⁵	Mio €	2.526,8	2.612,1	2.800,4	2.841,5	2.842,8	2.848,3	2.802,8
ROFRA ⁷	%	12,9	12,1	1,5	7,0	9,7	10,8	11,8
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		14.271	15.526	21.395	23.353	24.182	25.781	28.246

¹ EBITDA/Umsatzerlöse.² EBIT/Umsatzerlöse.³ EBT/Umsatzerlöse.⁴ EBIT/Capital Employed; Capital Employed: Netto-Finanzschulden + Eigenkapital, Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende.⁵ Siehe Kapitel „Wertmanagement“.⁶ EBIT/Net Assets.⁷ EBIT/Fraport Assets.

in Mio €	Stand* 31.12.2000	Stand* 31.12.2001	Stand* 31.12.2002	Stand* 31.12.2003	Stand 31.12.2004	Stand 31.12.2005	Stand 31.12.2006
Geschäfts- oder Firmenwert	62,2	45,2	161,0	139,0	116,8	108,3	97,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	48,5	54,6	64,1	59,3	52,5	50,2	42,3
Sachanlagen	2.447,7	2.435,1	2.403,9	2.376,8	2.381,5	2.587,3	2.729,2
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	37,4	66,9
Beteiligungen at equity	71,0	126,1	37,3	45,9	46,9	53,6	56,2
Andere Finanzanlagen	99,8	561,8	32,3	23,6	52,6	209,5	302,1
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	43,6	66,0	71,0	114,7	75,2	33,2	36,8
Ertragsteuerforderungen	-	-	-	-	-	-	32,2
Latente Steueransprüche	6,0	6,2	8,5	14,5	13,4	19,3	16,4
Langfristige Vermögenswerte	2.778,8	3.295,0	2.778,1	2.773,8	2.738,9	3.098,8	3.379,2
Vorräte	10,3	11,9	13,1	17,1	12,1	14,4	32,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	135,5	141,3	195,9	181,3	168,6	190,0	185,5
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	58,9	149,1	48,5	53,4	64,2	71,5	62,3
Ertragsteuerforderungen	-	-	-	-	-	-	2,0
Zahlungsmittel	59,2	74,7	585,1	610,8	666,4	574,2	632,5
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	-	-	-	-	-	2,7	0,1
Kurzfristige Vermögenswerte	263,9	377,0	842,6	862,6	911,3	852,8	915,3
Gezeichnetes Kapital	640,0	900,9	900,6	902,2	905,1	910,7	913,7
Kapitalrücklage	0,0	662,4	532,0	533,2	537,6	550,5	558,8
Gewinnrücklagen	302,6	365,0	370,8	445,0	520,1	599,2	746,3
Konzern-Bilanzgewinn	76,7	36,0	0,0	39,7	68,0	82,1	105,2
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	1.019,3	1.964,3	1.803,4	1.920,1	2.030,8	2.142,5	2.324,0
Minderheitsanteile am Eigenkapital	3,4	4,0	11,5	10,2	10,8	15,4	22,1
Eigenkapital	1.022,7	1.968,3	1.814,9	1.930,3	2.041,6	2.157,9	2.346,1
Finanzschulden	1.014,3	671,8	665,4	591,4	574,1	622,4	718,8
Sonstige Verbindlichkeiten	46,4	97,6	101,5	101,4	104,3	115,4	106,1
Latente Steuerverpflichtungen	181,9	135,0	158,5	147,5	129,8	112,2	127,6
Pensionsverpflichtungen	15,5	17,4	20,3	22,0	25,5	21,4	20,6
Ertragsteuerrückstellungen	85,9	118,7	72,6	136,7	151,7	167,0	166,2
Sonstige Rückstellungen	119,0	41,3	46,0	136,2	95,3	112,1	101,4
Langfristige Schulden	1.463,0	1.081,8	1.064,3	1.135,2	1.080,7	1.150,5	1.240,7
Finanzschulden	253,6	298,3	244,3	246,6	86,6	140,1	125,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	113,8	99,0	94,8	79,0	100,4	173,3	229,0
Sonstige Verbindlichkeiten	123,6	117,4	116,1	85,9	111,7	105,1	118,1
Ertragsteuerrückstellungen	0,0	0,0	14,1	36,8	43,5	18,5	16,4
Sonstige Rückstellungen	66,0	107,2	272,2	122,6	185,7	206,2	218,8
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten							0,2
Kurzfristige Schulden	557,0	621,9	741,5	570,9	527,9	643,2	707,7
Bilanzsumme	3.042,7	3.672,0	3.620,7	3.636,4	3.650,2	3.951,6	4.294,5

* Die RAP wurden jeweils dem langfristigen Bereich zugerechnet. Die Aufteilung der Ertragsteuerrückstellungen, sonstigen Rückstellungen sowie den Sonderposten für Investitionszuschüssen zwischen kurz- und langfristig wurde auf Basis der vorliegenden Unterlagen geschätzt.

		Stand*	Stand*	Stand*	Stand*	Stand	Stand	Stand
		31.12.2000	31.12.2001	31.12.2002	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2006
Veränderung gegenüber Vorjahr								
Langfristige Vermögenswerte	%	-	18,6	-15,7	-0,2	-1,3	13,1	9,0
Eigenkapital ¹	%	-	104,6	-6,5	4,3	4,4	5,0	7,7
Anteil an der Bilanzsumme								
Langfristige Vermögenswerte	%	91,3	89,7	76,7	76,3	75,0	78,4	78,7
Eigenkapital ¹ (Eigenkapitalquote)	%	31,0	52,5	49,8	51,7	53,8	52,1	51,7
Kennzahlen								
Netto-Finanzschulden ²	Mio €	1.208,7	895,4	324,6	227,2	-5,7	188,3	211,5
Capital Employed ³	Mio €	2.154,7	2.827,7	2.139,5	2.117,8	1.967,9	2.264,1	2.452,4
Gearing ⁴	%	128,2	46,4	18,0	12,1	-0,3	9,1	9,5
Verschuldungsgrad ⁵	%	39,7	24,4	9,0	6,2	-0,2	4,8	4,9
Dynamischer Verschuldungsgrad ⁶	%	441,5	245,5	82,1	50,8	-1,1	38,1	43,6
Working Capital ⁷	Mio €	26,5	160,6	631,7	697,7	699,2	571,7	568,2

* Die RAP wurden jeweils dem langfristigen Bereich zugerechnet. Die Aufteilung der Ertragsteuerrückstellungen, sonstigen Rückstellungen sowie den Sonderposten für Investitionszuschüssen zwischen kurz- und langfristig wurde auf Basis der vorliegenden Unterlagen geschätzt.

¹ Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende und ohne Minderheitsanteile.

² Langfristige und kurzfristige Finanzschulden – Liquide Mittel.

³ Netto-Finanzschulden + Eigenkapital; Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende.

⁴ Netto-Finanzschulden/Eigenkapital¹.

⁵ Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme.

⁶ Netto-Finanzschulden/Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit.

⁷ Kurzfristige Vermögenswerte – Verbindlichkeit aus Lieferung und Leistungen – sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten.

Finanzkalender

Bilanzpressekonferenz
Jahresabschluss 2006
Quartalsbericht 2007
Hauptversammlung
Halbjahresbericht 2007
Neunmonatsbericht 2007

Dienstag, 6. März
Mittwoch, 28. März
Mittwoch, 9. Mai
Mittwoch, 30. Mai
Dienstag, 7. August
Dienstag, 13. November

Verkehrskalender

Monat	
Januar 2007	Dienstag, 13. Februar 2007
Februar 2007	Dienstag, 13. März 2007
März 2007	Montag, 16. April 2007
April 2007	Montag, 14. Mai 2007
Mai 2007	Donnerstag, 14. Juni 2007
Juni 2007	Donnerstag, 12. Juli 2007
Juli 2007	Montag, 13. August 2007
August 2007	Donnerstag, 13. September 2007
September 2007	Freitag, 12. Oktober 2007
Oktober 2007	Dienstag, 13. November 2007
November 2007	Donnerstag, 13. Dezember 2007

Impressum

Herausgeber

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland

Telefon: 018053724636
oder 01805 FRAINFO
Vom Ausland: +49696900
Internet: www.fraport.de

Investor Relations

Telefon: +49 (0) 6969074842
Telefax: +49 (0) 6969074843
E-Mail: investor.relations@fraport.de

Konzeptunterstützung, Layout und Produktion

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

Fotografie

Jens Görlich, Oberursel

Druck

DieAgentur für Druck GmbH, Neustadt/Weinstraße

Veröffentlichungstermin

28. März 2007

