

Geschäftsbericht 2007

Fraport Worldwide



117,3

Millionen Passagiere wurden konzernweit
in 2007 gezählt

2.329

Millionen Euro Umsatz bedeuten einen
neuen Rekordwert für den Fraport-Konzern

580,5

Millionen Euro EBITDA konnten
in 2007 erwirtschaftet werden

30.437

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgten auf
vier Kontinenten in 2007 für reibungslose
Prozesse und optimalen Service

Inhalt

	2	Brief des Vorstandsvorsitzenden
	4	Der Fraport-Vorstand
	6	Fraport Worldwide
	18	Highlights des Geschäftsjahres 2007
Konzern-Lagebericht	21	Konzern-Strategie
	22	Vision und Konzern-Ziele
	24	Wertmanagement
	25	Organisation
	27	Geschäftsentwicklung 2007
	30	Umsatz- und Ergebnisentwicklung
	35	Vermögens- und Finanzlage
	38	Aktie und Investor Relations
	41	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
	44	Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
	44	Nachhaltigkeitsbericht
	45	Abhängigkeitsbericht
	46	Risiken und Chancen
	52	Nachtragsbericht
	52	Prognosebericht
Konzern-Abschluss der Fraport AG	56	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
	57	Konzern-Bilanz
	58	Konzern-Kapitalflussrechnung
	59	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
	60	Konzern-Anlagespiegel
	62	Segment-Berichterstattung
	64	Konzern-Anhang
Weitere Informationen	118	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
	119	Bericht des Aufsichtsrats
	122	Corporate Governance-Bericht
	127	Beraterkreis
	128	Siebenjahresübersicht
	130	Glossar
	132	Finanzkalender
	133	Impressum

Konzern-Kennzahlen der Fraport AG

Umsatz und Ergebnis*

in Mio €	2005	2006	2007
Umsatz	2.089,8	2.143,9	2.329,0
Gesamtleistung	2.141,7	2.250,3	2.425,8
EBITDA	542,5	578,4	580,5
EBIT	306,6	330,4	335,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	285,4	340,2	297,6
Konzern-Jahresergebnis	161,5	228,9	213,7
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss	161,2	229,3	208,7

Rentabilitätskennzahlen

in %	2005	2006	2007
Umsatzrendite	13,7	15,9	12,8
EBITDA-Marge	26,0	27,0	24,9
EBIT-Marge	14,7	15,4	14,4
ROCE	13,5	13,5	11,4
ROFRA	10,8	11,8	10,9

Kennzahlen zur Konzern-Bilanz und Kapitalflussrechnung

in Mio €	2005	2006	2007
Eigenkapital	2.157,9	2.346,1	2.493,3
Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende und Minderheitsanteile	2.060,4	2.218,8	2.355,0
Eigenkapitalquote (in %)	52,1	51,7	41,3
Bilanzsumme	3.951,6	4.294,5	5.704,7
Gearing (in %)	9,1	9,5	23,2
Capital employed	2.264,1	2.452,4	2.935,1
Fraport-Assets	2.848,3	2.802,9	3.073,8
Operativer Cash flow	493,7	484,9	478,6
Free cash flow	25,5	33,8	-248,6
Investitionen	682,4	591,4	1.577,3

Die Fraport-Aktie

in €	2005	2006	2007
Anzahl im Umlauf befindlicher Aktien (zum 31.12.)	91.078.430	91.368.619	91.456.593
Jahresschlusskurs	44,90	54,02	53,87
Ergebnis je Aktie (unverwässert)	1,78	2,51	2,28
Dividende je Aktie	0,90	1,15	1,15

Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt

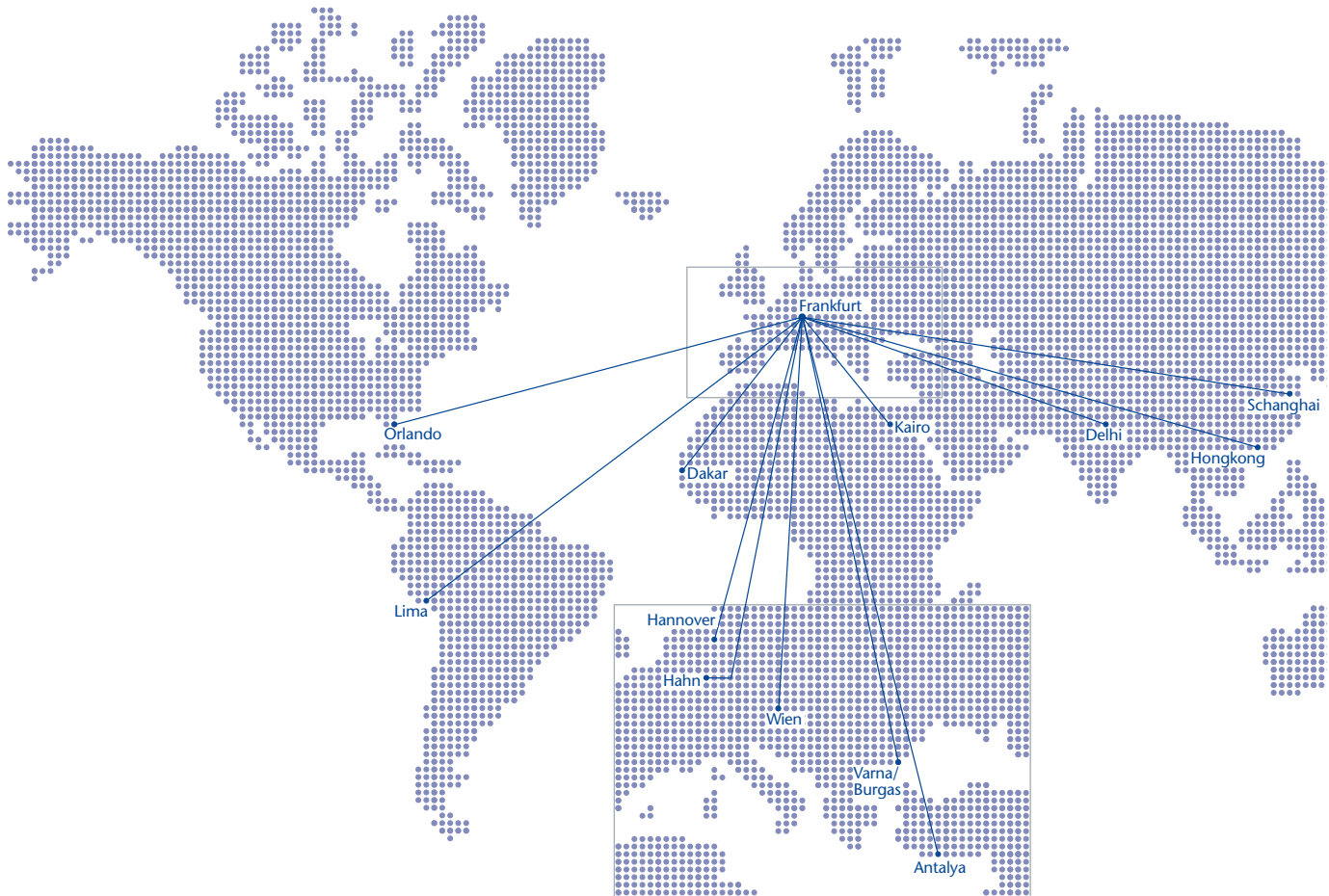
	2005	2006	2007
Passagiere (in Mio)	52,2	52,8	54,2
Cargo (in Tsd t)	1.963,1	2.127,8	2.169,0
Flugbewegungen (in Tsd)	490,1	489,4	492,6
Höchststartgewichte (in Tsd t)	28.160,3	27.973,5	28.240,4
Sitzladefaktor (in %)	71,7	73,2	75,8

Mitarbeiter

	2005	2006	2007
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	25.781	28.246	30.437

* Seit dem 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Betriebsergebnis erfasst. Zu Vergleichszwecken wurden die Zahlen für 2005 angepasst

Fraport-Beteiligungen



Historisch gewachsene Expertise

In über 80 Jahren Unternehmensgeschichte haben wir als Betreiber des Flughafens Frankfurt unser Geschäftsmodell konsequent weiterentwickelt. Vom einstigen Flugplatz-Betreiber in den 20er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts haben wir uns zum Betreiber eines internationalen Verkehrsdrehkreuzes gewandelt: Der Standort Frankfurt zählt heute zu den erfolgreichsten und effektivsten Flughafen-Konzepten weltweit. Unser über Jahrzehnte gewachsenes Know-how im Betrieb von Flughäfen und der Vermarktung von Flughafen-Flächen ist ebenso umfangreich wie international gefragt.

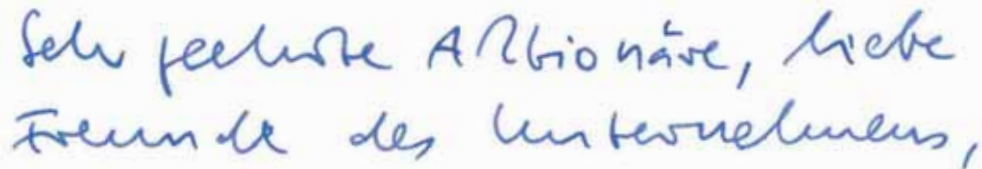
Seit Ende der 90er-Jahre profitieren nicht nur unsere Kunden am Standort Frankfurt von unserer Kompetenz, sondern wir exportieren unser Wissen in alle Welt.

Von Frankfurt in die Welt – professionelle Dienstleistungen auf vier Kontinenten

Um die weltweite Präsenz des Fraport-Konzerns darzustellen, benötigt man heute schon eine Karte der ganzen Welt. Auf vier Kontinenten ist Fraport mit Themen rund um das Airport-Business tätig. Neben dem Betrieb unserer Flughafen-Mehrheitsbeteiligungen in Frankfurt-Hahn, Antalya, Lima und den bulgarischen Schwarzmeerküsten-Flughäfen in Varna und Burgas ist Fraport weiterhin an den Flughäfen Hannover und Delhi in Form von Kapitaleinsatz in unterschiedlicher Höhe sowie an den Flughäfen in Kairo und Dakar durch Managementverträge beteiligt. Neben dem Flughafen-Betrieb, bietet Fraport auch weitere Leistungen und Lösungen rund um die Welt des Airport-Business an. Das Angebotsspektrum reicht dabei von der Entwicklung von Optimierungskonzepten für Flughafen-IT durch unsere Tochtergesellschaft AirIT Inc. in Orlando bis hin zu Potenzialanalysen für chinesische Flughäfen sowie Bodenverkehrsdienstleistungen in Wien.

Sicherung der erfolgreichen Entwicklung

Die positive Entwicklung an den Unternehmensstandorten zeigt: Die Fraport AG betreibt nicht nur den Flughafen Frankfurt effizient und wirtschaftlich, sondern schafft und sichert zukünftige Ertragspotenziale durch den Fokus auf internationale Wachstumsmärkte. Damit ist eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes gewährleistet. Die Erfolge des vergangenen Jahres – der Zuschlag für die Fortsetzung des Terminalbetriebs am Flughafen Antalya im April, der Erwerb zusätzlicher Anteile am Flughafen Lima im August sowie die Vertragsunterzeichnung der Beteiligung in Xi'an – setzen unsere Erfolgsgeschichte weiter fort. Auf den folgenden Seiten wollen wir neben dem Flughafen Frankfurt unsere wesentlichen Flughafen-Beteiligungen rund um den Globus vorstellen. Begonnen mit den Fraport-Mehrheitsbeteiligungen auf den Seiten 8 bis 15 bis zu den Minderheitsbeteiligungen und Managementleistungen auf den Seiten 16 und 17.



die Fraport AG kann erneut auf ein sehr ereignis- und erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken. Ich kann mit Überzeugung sagen, dass unsere internationale Belegschaft nicht nur ihr Alltagsgeschäft vorbildlich gemeistert, sondern unser Unternehmen erneut zukunfts- und wettbewerbsfähiger gemacht hat. Beweise hierfür lieferten wir mit unseren Schlagzeilen über das Jahr hinweg.

Die Unterzeichnung des Planfeststellungsbeschlusses im Dezember war nicht nur einer der Höhepunkte des Jahres, sondern bestätigte uns erneut in unserem Bestreben, zu wachsen und der wirtschaftlichen Verantwortung für unsere Region gerecht zu werden. Ein wesentlicher Beitrag betreffend die Realisierung der neuen Landebahn Nord-West war bereits mit der Unterzeichnung des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticona GmbH über die Verlagerung ihres Werks im Juni letzten Jahres erfolgt.



Prozent Passagierwachstum

Wir konnten am Standort Frankfurt dank der weiteren Optimierung unserer Prozesse mit 54,2 Millionen Fluggästen eine neue Bestmarke in der Geschichte des Flughafens setzen. Das **Passagierwachstum von 2,6 Prozent** liegt zwar nur leicht über der Hälfte des europäischen Wachstums, vor dem Hintergrund der Kapazitätsbeschränkungen und eines noch moderateren Verkehrswachstums von 1,1 Prozent im Vorjahr ist dies jedoch eine hervorragende Leistung. Was den ganzen Fraport-Konzern einschließlich der Minderheitsbeteiligungen und Managementverträge angeht, so liegen wir mit einem Passagierwachstum von 8,9 Prozent sogar über dem europäischen beziehungsweise dem weltweiten Wachstum! Trotz der Kapazitätsengpässe in Frankfurt konnte auch der Umsatz gesteigert werden: Er erreichte mit 2,3 Milliarden Euro ebenfalls ein neues Rekordhoch. Ungeachtet der stark erhöhten Aufwendungen aus Investitionstätigkeiten und der neuen Flughafen-Entgeltstrukturen verhalf uns eine noch schärfere Kostenkontrolle zu einem erneuten Anstieg des EBITDA im Vorjahresvergleich auf 580,5 Millionen Euro.

Der erhöhte Investitionsaufwand im Berichtsjahr ergab sich in erster Linie aus Umbaumaßnahmen im Zusammenhang mit der Modernisierung unserer Terminalanlagen in Frankfurt durch das Projekt FRA-Nord. Wobei hier nicht nur die brandschutztechnische Ertüchtigung und die Vorbereitung auf den Airbus A380 vorangetrieben, sondern auch das Retail-Geschäft durch zusätzliche Ladenflächen und Parkhäuser ausgebaut wurde. Die Investitionen steigern den Wert des Frankfurter Flughafens nachhaltig. An dieser Stelle möchte ich – neben der neuen Landebahn – nur einige Schlagwörter wie Airrail Center und die Gewerbegebiete Mönchhof und Gateway Gardens nennen – Projekte, die uns weiterbringen auch auf dem Weg zur Airport City.



Prozent Umsatzsteigerung im externen Geschäft

Neben den positiven Entwicklungen am Standort Frankfurt konnten wir in unserem externen Geschäft zusammen mit den neu erworbenen Flughafen-Beteiligungen ein überaus erfreuliches Geschäftsjahr verzeichnen. Mit einem **Anstieg des Umsatzes um zirka 25 Prozent** auf knapp 540 Millionen Euro trug das für die Beteiligungen außerhalb Frankfurts zuständige Segment External Activities maßgeblich zum Wachstum des Gesamtumsatzes im Konzern bei. Eine Steigerung, die auch auf der Ebene des EBITDA und des EBIT deutlich erkennbar war. Der überdurchschnittliche Anstieg ist in erster Linie auf die positiven Entwicklungen in unseren Mehrheitsbeteiligungen in Bulgarien, dem südamerikanischen Hub in Lima sowie unseres Tourismusflughafens in Antalya in der Türkei zurückzuführen.

Marktposition sichern und weiter ausbauen

Lassen Sie mich Ihnen versichern, dass dieser beachtliche Erfolg keineswegs nur vorübergehend sein wird. Im vergangenen Jahr ist es uns erneut gelungen, unsere **Marktposition im internationalen Wettbewerb weiter auszubauen**. Mit der neu gewonnenen Konzession für die Fortsetzung des Terminalbetriebs am Flughafen Antalya werden wir mit unseren Partnern vor Ort sogar alle drei Terminal-



Dr. Wilhelm Bender,
Vorstandsvorsitzender

gebäude für die **nächsten 17 Jahre zusammen betreiben**. Weitere Meilensteine waren der Abschluss der Verhandlungen über den Erwerb weiterer Anteile am Flughafen Lima und die Unterzeichnung des Vertrags über eine 24,5-prozentige Beteiligung am Flughafen der Millionenstadt Xi'an, dessen finale Genehmigung wir in Kürze erwarten. Hiermit hat unser Unternehmen den Einstieg in den chinesischen Wachstumsmarkt geschafft.



Jahre beträgt die Laufzeit der
erneuerten Konzession am
Flughafen Antalya

Verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, mit Stolz kann ich sagen, dass wir erst seit Ende der 90er-Jahre begonnen haben, unser Wissen in alle Welt zu exportieren und bereits heute auf vier Kontinenten weltweit präsent sind. Bedenken Sie bitte, dass alle unsere Beteiligungen, Konzessionen und Managementverträge sich derzeit noch am Anfang ihres Investitionszyklus befinden. Dies bedeutet, dass der Beitrag jedes einzelnen Flughafens zum Konzern-Ergebnis sich im Laufe der nächsten Jahre wesentlich erhöhen wird.

Diese hervorragende Perspektive wurde letztes Jahr durch die Abweisung unserer Schadenersatzklage für das Terminalprojekt in Manila durch das International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) der Weltbank in Washington zwar leicht getrübt, dennoch sind wir nach wie vor fest davon überzeugt, in unserem Vorgehen auf den Philippinen absolut rechtens gehandelt zu haben. Aus diesem Grund haben wir auch eine Annullierung der Entscheidung des Schiedsgerichts beantragt.

Gerade diese Thematik hat uns dazu bewogen, die **Investitionssicherheit noch viel entschiedener zu fokussieren**. Fraport hat seine Lektion gelernt und seine internen Kriterien für Beteiligungsengagements im In- und besonders im Ausland weiter verschärft. Jede Ausschreibung wird von uns auf ihre individuelle Rentabilität und die Risiken hin streng geprüft. Zuzüglich eines länderspezifischen Risikozuschlags haben wir hohe Ansprüche an die erwarteten Mindestverzinsungen unserer Investitionen. Nur wenn der erwartete Gewinn des Projekts diese Hürde übersteigt, sind wir bereit unser Wissen und Fraport-Kapital zu investieren.

Investitionssicherheit als
höchste Priorität

Als Beispiel für eine Ausschreibung, die die von uns geforderten Kriterien nicht erfüllt hat, kann der türkische Flughafen Sabiha Gökçen in Istanbul herangezogen werden. Dort bewarben wir uns in 2007 um eine Konzession zu einem unserer Ansicht nach angemessenen Preis. Den Zuschlag erhielt jedoch ein anderes Konsortium – zu einem ungleich höheren als dem von uns als angemessen eingeschätzten Betrag. Trotz aller strategischen Chancen, die uns dieses Projekt versprach, waren wir nicht bereit, unsere Renditeanforderungen zu missachten. Mit unseren Investitionen in der Vergangenheit, aber vor allem auch mit den zu erwartenden Investitionen in der Zukunft wollen wir unsere Position als einer der weltweit führenden Flughafen-Betreiber wahren und kontinuierlich verbessern: Im Interesse unserer Kunden, der Regionen, in denen wir tätig sind, unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und natürlich in Ihrem Interesse, liebe Aktionärinnen und Aktionäre unserer Gesellschaft.

Ich freue mich auf unsere vielversprechende und erfolgreiche Zukunft.

Herzlichst Ihr

Der Fraport-Vorstand

Dr. Wilhelm Bender

Vorsitzender des Vorstands

Dr. Wilhelm Bender ist seit Januar 1993 Vorstandsvorsitzender der Fraport AG und somit der dienstälteste Vorsitzende sämtlicher im MDAX notierten Unternehmen.

Mit seiner langjährigen Erfahrung führt er die rund 30.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Fraport-Konzerns und sichert den Erfolg des Unternehmens. Dr. Bender verantwortet das Segment „Ground Handling“. Darüber hinaus gehören die Vorstandsstäbe „Konzernstrategie“, „Betreuung Sonderprojekte“ und „Revision“ sowie die Zentralbereiche „Marketing, Vertriebsunterstützung und Gremien“ und die „Unternehmenskommunikation“ zu seinem Ressort. Dr. Bender ist bis zum 31. August 2009 bestellt.



Herbert Mai

Vorstand Arbeitsdirektor

Herbert Mai ist seit April 2001 Vorstand Arbeitsdirektor der Fraport AG. Ihm unterstehen das Segment „Retail & Properties“ sowie die Vorstandsstäbe „Datenschutz“, „Managementsysteme“, die „Anlaufstelle für vertrauliche Informationen“ und das „Umweltmanagement“. Auch der Zentralbereich „Personalserviceleistungen“ zählt zum Ressort von Herbert Mai. Seine Bestellung als Vorstandsmitglied läuft bis zum 31. März 2011.





Dr. Stefan Schulte

Stellvertretender Vorstandsvorsitzender, Vorstand Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau

Dem stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden Dr. Stefan Schulte unterstehen das Segment „Aviation“, der Vorstandsstab „Juristische Sonderaufgaben“, der Servicebereich „Immobilien und Facility Management“ sowie der Zentralbereich „Rechtsangelegenheiten und Verträge“. Seine Amtszeit bei Fraport begann Dr. Schulte im April 2003 als Vorstand für Finanzen. Dr. Schultes aktueller Vertrag läuft bis zum 31. März 2012.



Dr. Matthias Zieschang

Vorstand Finanzen und Controlling

Der seit April 2007 amtierende Vorstand Finanzen und Controlling, Dr. Matthias Zieschang, verantwortet das Segment „External Activities“, den Vorstandsstab „Investor Relations“, den Servicebereich „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ sowie die Zentralbereiche „Controlling, Finanzen, Rechnungswesen“ und „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“. Dr. Zieschang war vor Beginn seiner Amtszeit bei Fraport sechs Jahre Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn Netz AG und leitete dort das Ressort Finanzen und Controlling. Sein Vertrag läuft bis zum 31. März 2012.



1934

1935

1936 Gründung des Flughafens Frankfurt

1937

1938

1939

54,2

Millionen Passagiere – ein neues Rekordjahr für den Flughafen Frankfurt

Frankfurt Airport





Frankfurt Airport

- Einer der Top-Ten-Flughäfen weltweit – gemessen an Passagieren und Fracht
- Einzigartiger Standort dank zentraler Lage und exzellenter Verkehrsanbindung

Standort

Der Flughafen Frankfurt ist eines der wichtigsten Luftverkehrsdrehkreuze der Welt. Dank seiner herausragenden Lage mitten in Deutschland und mitten in Europa ist der Airport auch aufgrund seiner nahezu einzigartigen intermodalen Anbindung schnell und leicht zu erreichen. Unmittelbar an Deutschlands verkehrsreichstem Autobahnkreuz gelegen und mit direktem Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn angeschlossen, ist Frankfurt der am besten verbundene Flughafen in Europa. 38 Millionen Menschen – in einem Umkreis von 200 Kilometern um den Flughafen – machen Frankfurt Airport zu dem Flughafen mit der größten „Catchment Area“ (Einzugsgebiet) aller europäischen Flughäfen.

Das Gelände des Flughafens ist mit rund 19 Quadratkilometern größer als die Frankfurter Innenstadt. Rund um den bekannten Airport ist mittlerweile fast eine eigene Stadt mit mehr als 500 Unternehmen, 200 Einzelhandelsgeschäften, drei Feuerwehrröten und sogar einer eigenen Klinik entstanden. Der Frankfurter Flughafen ist mit seinen rund 70.000 Beschäftigten aus aller Welt die mit Abstand größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands. Mit dem geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens sollen 100.000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden, 25.000 davon direkt auf dem Flughafen-Gelände.

Entwicklung

Die Fraport AG beziehungsweise ihre Vorgängergesellschaften betreiben den neuen Frankfurter Flughafen seit seiner Gründung im Jahr 1936. Was im Gründungsjahr mit 58.010 Passagieren begann, wuchs rasant zu einem der größten Airports weltweit.

Kennzahlen Frankfurt Airport

Gründungsjahr		1936
Passagiere/Jahr		54.161.856
Flugbewegung/Jahr		492.569
Umsatz Fraport AG (nach HGB)	in Mio €	1.754,7
EBITDA Fraport AG (nach HGB)	in Mio €	429,5
Beschäftigte am Frankfurter Flughafen	rund	70.000
davon durchschnittliche Mitarbeiterzahl Fraport AG		17.796

Heute verbinden mehr als 100 Fluggesellschaften im Linienverkehr den Airport mit über 300 Zielorten in 109 Ländern – mehr als an allen anderen europäischen Flughäfen. Mit insgesamt 54,2 Millionen Passagieren und einem umgeschlagenen Frachtvolumen von 2,1 Millionen Tonnen liegt er international, auf die Zahl der Passagiere bezogen, auf Platz acht beziehungsweise gemessen an der Luftfracht, auf Platz sieben. Innerhalb der EU belegt der Frankfurter Flughafen den dritten Platz gemessen an den Passagieren und den ersten Platz gemessen an der Fracht.

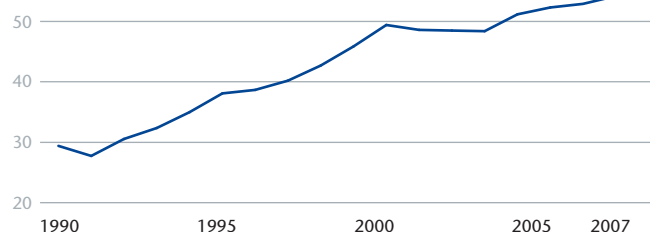
Ausblick

Diese Erfolgsgeschichte gilt es fortzuschreiben. Der Standort Frankfurt und die Schlüsselkompetenzen rund um das Betreiben von Airports bilden dafür ein solides Grundgerüst. Doch der Frankfurter Flughafen operiert derzeit an den Grenzen seiner Kapazität. Die Engpässe im Start- und Landebahnsystem und den beiden Terminals lassen sich trotz stetiger Optimierung der Infrastruktur und Abläufe nicht beseitigen. Die im Rahmen des Projekts FRA-Nord zusammengefassten Modernisierungsmaßnahmen an den Terminal- und Infrastrukturanlagen dienen vor allem der Verbesserung von Sicherheit, Komfort und der Optimierung der Betriebsabläufe. Eckpfeiler des künftigen Wachstums bildet jedoch der geplante Flughafen-Ausbau. Neben den Ertüchtigungen des Bestands sind somit der Bau einer weiteren Landebahn und eines zusätzlichen Passagiergebäudes – dem Terminal 3 – geplant. Das gesamte Investitionsvolumen für FRA-Nord und den Flughafen-Ausbau ist mit einer Gesamthöhe von knapp sieben Milliarden Euro bis 2015 veranschlagt und zählt zu den größten privat finanzierten Bauvorhaben Europas.

Die Fraport AG versucht ihre Marktposition natürlich nicht nur am bestehenden Standort zu halten und zu verbessern, sondern strebt ein Wachstum über die Grenzen ihres Heimatflughafens hinaus an. Auf den folgenden Seiten möchten wir Ihnen deshalb unsere bedeutendsten Airport-Beteiligungen in aller Welt vorstellen.

Passagierentwicklung 1990–2007

in Mio



3.500

Meter – dank verlängerter Start- und Landebahn sind jetzt auch Langstreckenflüge möglich

- 1997
- 1998
- 1999 Einstieg in den Flughafen Frankfurt-Hahn
- 2000
- 2001
- 2002







Flughafen Frankfurt-Hahn

- Dynamisch wachsender Low-Cost-Airport in zentraler Lage
- Inbetriebnahme der auf 3.800 Meter verlängerten Start- und Landebahn im September 2007

Standort

Zentral in Europa gelegen, bietet der Flughafen Frankfurt-Hahn hervorragende Wachstumsmöglichkeiten. Im Einzugsgebiet des noch jungen Airports leben in einem Umkreis von nur 120 Kilometern rund 13 Millionen Menschen in den Wirtschaftszentren Rhein-Main, Köln/Bonn, Saar-Lor-Lux und Ludwigshafen/Mannheim. Die 24-Stunden-Betriebsgenehmigung und die noch verfügbaren Kapazitäten zählen zu den wichtigsten Standortvorteilen des Airports. Die auf 3.800 Meter verlängerte Start- und Landebahn wurde 2007 in Betrieb genommen und ermöglicht nun auch uneingeschränkte Langstreckenflüge. Aufgrund der Ausstattung mit dem modernen Instrumentenlandesystem der Kategorie IIIa können Flugbewegungen selbst bei schwierigen Witterungsbedingungen durchgeführt werden.

Entwicklung

Die Verkehrsentwicklung ist beeindruckend: Die Passagierzahlen stiegen im Zeitraum von 1999 bis 2007 von knapp 30.000 auf vier Millionen pro Jahr. Möglich war dieser Erfolg vor allem durch eine klare Positionierung im wachsenden Low-Cost-Segment. Mit der Ansiedlung der irischen Ryanair im April 1999 setzte Frankfurt-Hahn das effiziente Geschäftsmodell der Low-Cost-Airline auch auf der Flughafen-Ebene um. Was mit zwei Flügen täglich nach London begann, präsentiert sich heute als drittgrößter Hub der irischen Fluggesellschaft in Europa, mit rund

Kennzahlen Flughafen Frankfurt-Hahn

Frupart-Anteile am Kapital	in %	65,0
Im Konzern seit		1999
Passagiere/Jahr		4.014.246
Flugbewegung/Jahr		40.980
Umsatz	in Mio €	41,3
EBITDA	in Mio €	0,6
Durchschnittliche Mitarbeiterzahl		335

40 Destinationen und über 50 täglichen Verbindungen. Iceland Express und Wizzair sind weitere Anbieter für Low-Cost-Flüge von und nach Hahn.

Neben der starken Passageentwicklung hat sich Hahn auch im Frachtbereich international positioniert. In den Jahren von 1999 bis 2007 konnte Frankfurt-Hahn sein Cargo-Aufkommen von 14.000 auf rund 110.000 Tonnen steigern. Nach Frankfurt, Köln/Bonn und München ist der Airport im Hunsrück mittlerweile der viertgrößte Frachtflughafen Deutschlands.

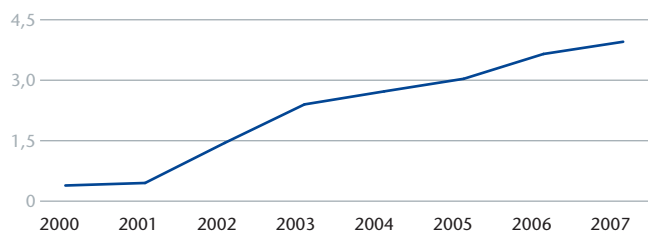
Zunehmende Bedeutung gewinnt auch der Bereich Non-Aviation. War dieser Geschäftsbereich im Jahr 1999 noch nicht entwickelt, so wird heute bereits etwa die Hälfte der Einnahmen durch die Geschäftsfelder Parkierung, Vermietung von Konzessions- und Werbeflächen sowie Vermietung und Verpachtung von Gebäudeflächen erzielt und verspricht weiteres Entwicklungspotenzial.

Ausblick

Mit dem Ausbau der Infrastruktur blickt Frankfurt-Hahn noch mehr Wachstum entgegen. Die Terminkapazitäten werden ständig dem Bedarf angepasst und auch die Shopping-Möglichkeiten erweitert. Eine wichtige Maßnahme ist ebenso der Ausbau der Cargo-Abfertigungsflächen. Die im September 2007 erfolgte Inbetriebnahme der verlängerten Start- und Landebahn wird zu einem neuen Wachstumsschub führen. Auch der wirtschaftliche Erfolg rückt in Blicknähe: Das Überschreiten der Gewinnschwelle wird ab dem Jahr 2010 erwartet.

Passagierentwicklung 2000–2007

in Mio



1997
1998
1999 Einstieg in den Terminalbetrieb
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007 Erneuerung der Konzession



187

Fluggesellschaften sind 2007 am Flughafen
Antalya gestartet und gelandet





Flughafen Antalya

- Größter türkischer Touristikflughafen mit wachsendem Passagieraufkommen
- Neue Konzession für den Terminalbetrieb bis Ende 2024

Standort

Der Flughafen von Antalya liegt zirka zehn Kilometer östlich der Hafenstadt und ist der größte Ferienflughafen des Landes. Die Provinzhauptstadt Antalya ist die achtgrößte Stadt der Türkei und bildet mit den Urlaubszentren Belek und Kemer das Rückgrat des Tourismus an der Türkischen Riviera. Vergangenes Jahr operierten von hier aus 187 Fluggesellschaften, vorwiegend aus dem Charter-Bereich.

Entwicklung

Seit 1999, dem Jahr der Eröffnung des unter gemeinsamer Führung von Fraport und einer lokalen Baugesellschaft als „BOT-Projekt (Build – Operate – Transfer)“ gebauten internationalen Terminals, konnte eine überaus erfreuliche Passagierentwicklung verzeichnet werden. Das Aufkommen wuchs seit Inbetriebnahme des internationalen Terminals 1999 um durchschnittlich zwölf Prozent. 2007 betrug das Passagieraufkommen des Flughafens insgesamt zirka 17,7 Millionen. Der Passagierückgang in dem von Fraport betriebenen Terminal 1 in 2005 war auf die Fertigstellung und Eröffnung des zweiten internationalen Terminals zurückzuführen.

Neben dem historisch gewachsenen Kernmarkt Deutschland, haben sich vor allem auch die Verkehre von und nach Russland

Kennzahlen Flughafen Antalya (nur Terminal 1 und anteilig Domestic-Terminal)

Fraport-Anteile am Kapital	in %	34,0
Fraport-Anteil an den Stimmrechten	in %	51,0
Im Konzern seit		1999
Konzessionsdauer bis		2024
Passagiere/Jahr		6.488.036
Flugbewegung/Jahr		40.892
Umsatz	in Mio €	64,8
EBITDA	in Mio €	26,1
Durchschnittliche Mitarbeiterzahl		314

zu einem vergleichbaren Anteil entwickelt. Deutsche und russische Fluggäste machten vergangenes Jahr zusammen mehr als 50 Prozent der gesamten Passagiere aus.

Fraport kann auch in Zukunft dieses erfolgreiche Engagement fortsetzen und an der positiven Entwicklung des gesamten Flughafens teilhaben: Im April 2007 erhielt ein Konsortium unter der Führung von Fraport den Zuschlag alle drei Terminals am Flughafen Antalya für 17 Jahre zu betreiben. Seit Mitte September 2007 betreiben Fraport und die türkische IC Ictas gemeinsam das bisher von Fraport geführte Terminal 1 sowie das Domestic- und CIP (Commercially Important Persons)-Terminal. Im September 2009 übernimmt das Konsortium zusätzlich auch das bisher von IC Ictas und Celebi betriebene zweite internationale Fluggastgebäude. Die Konzession zum Betrieb aller drei Terminals läuft bis zum Jahresende 2024.

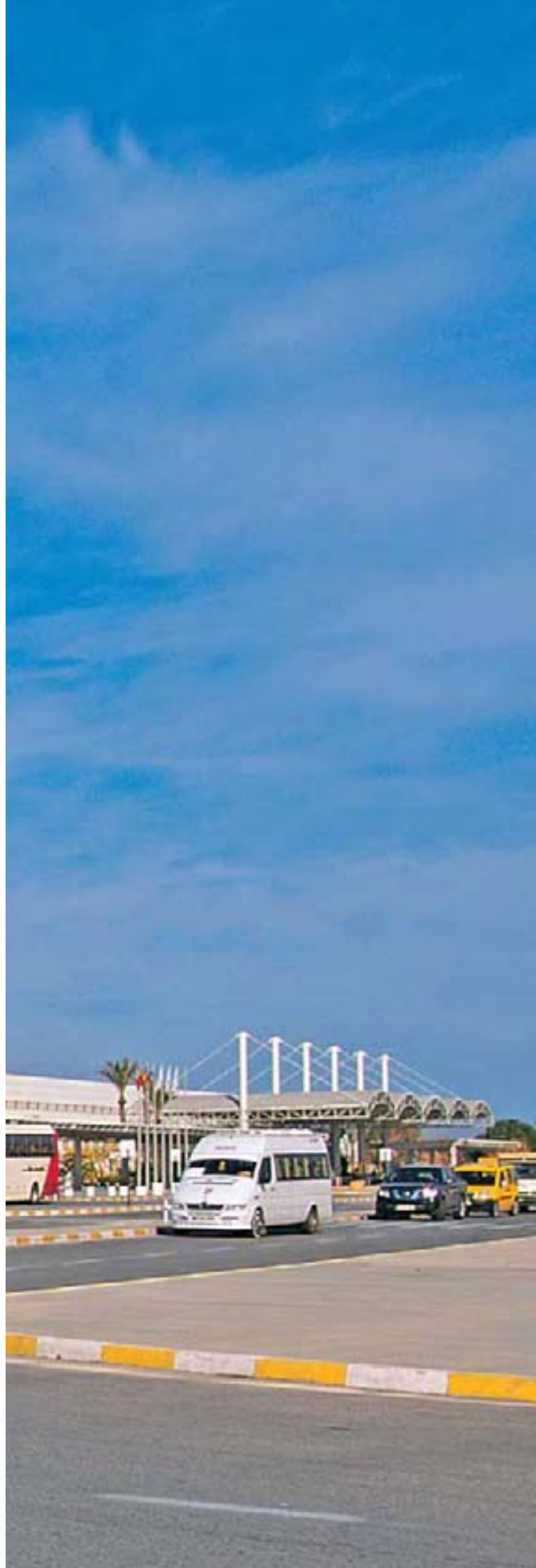
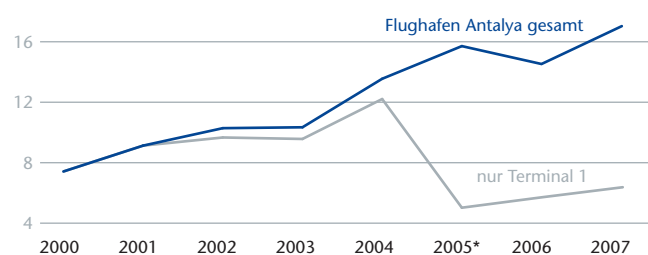
Fraport beteiligt sich zumeist aus strategischen Gründen oder aufgrund vorgegebener Ausschreibungsbedingungen gemeinsam mit lokalen Partnern an Airports im Ausland. Die Kooperation ermöglicht es dabei vor allem Vorteile hinsichtlich lokaler Gegebenheiten, kultureller Unterschiede und guter Kontakte des lokalen Partners zu Politik und Wirtschaft zu nutzen.

Ausblick

Der prognostizierte Boom des Tourismus an der Türkischen Riviera verspricht große Chancen und Erfolgspotenziale für den Flughafen Antalya und somit auch für Fraport. Die Fortführung dieses Engagements indiziert die solide und konsistente Entwicklung des externen Geschäfts der Fraport AG.

Passagierentwicklung 2000–2007

in Mio





- 1999
- 2000
- 2001 Einstieg in die Konzession
- 2002
- 2003
- 2004
- 2005
- 2006
- 2007 Erhöhung der Anteile von 42,75 Prozent auf 100 Prozent

de Fumadores
king Lounge

Restaurante
Restaurant



Prozent mehr Passagiere in 2007. Ein Anstieg, der sich vor allem positiv auf unser Retail-Ergebnis in Lima ausgewirkt hat

de Fumadores
king Lounge



Jorge Chavez International Airport Lima

- Kontinuierlich steigendes Passagier- und Frachtaufkommen
- Geografisch idealer Standort für Hub-Funktion im Wachstumsmarkt Südamerika

Standort

Die peruanische Hauptstadt Lima ist als bedeutendstes Wirtschafts- und Kulturzentrum des Landes das Tor zur Welt und zum Wachstumsmarkt Südamerika. Die weltberühmten antiken Inkastätten faszinieren jährlich Tausende von Reisenden, die überwiegend über den Jorge Chavez International Airport in Peru eintreffen. Der nach dem peruanischen Luftfahrtpionier Jorge Chavez benannte Hauptstadtflughafen ist der größte Airport des Landes und seit 1964 nonstop im 24-Stunden-Betrieb geöffnet.

Der Standort liegt geografisch ideal, um als südamerikanische Luftverkehrsdrehscheibe (Hub) zu dienen. Derzeit ist der Flughafen der Startplatz zu rund 45 Zielen in 20 Ländern und gehört zu den stärksten Frachtumschlagplätzen in Südamerika. 2005 wurde der Flughafen bei den Skytrax World Airport Awards zum besten südamerikanischen Flughafen gewählt.

Entwicklung

Im Herbst 2000 hat ein Konsortium mit Beteiligung der Fraport AG gegen internationale Konkurrenz die Ausschreibung der Konzession für den Betrieb des Flughafens Lima gewonnen; die Übernahme des Betriebs erfolgte im Februar 2001. Fraport besaß als Flughafen-Betreiber zunächst 42,75 Prozent der Anteile. Mittlerweile verfügt die Fraport AG über die Mehrheit der Flughafen-Anteile – im August 2007 wurde das Engagement an der Betreibergesellschaft auf 100 Prozent erhöht. Ein Teil der Airport-

Kennzahlen Jorge Chavez International Airport Lima

Fraport-Anteile am Kapital	in %	100,0
Im Konzern seit		2001
Konzessionsdauer bis		2031/2041
Passagiere/Jahr		7.507.811
Flugbewegung/Jahr		92.878
Umsatz	in Mio €	88,5
EBITDA	in Mio €	23,2
Durchschnittliche Mitarbeiterzahl		414

Anteile soll wiederum an Mitgeschafter abgegeben werden, Fraport wird schließlich mindestens 60,01 Prozent halten. Der Konzessionsvertrag hat eine Laufzeit von 30 Jahren mit einer Verlängerungsoption für weitere zehn Jahre. Im Management des Airports sind die Schlüsselpositionen vertragsgemäß durch Fraport besetzt.

Im Jahr 2007 wurden am Flughafen Lima rund 7,5 Millionen Passagiere gezählt. Zum Vergleich: 2001 waren es 4,1 Millionen und 2006 sechs Millionen Fluggäste, eine respektable Wachstumsrate von 82,9 Prozent beziehungsweise für das Vergleichsjahr 2006 noch von 24,3 Prozent.

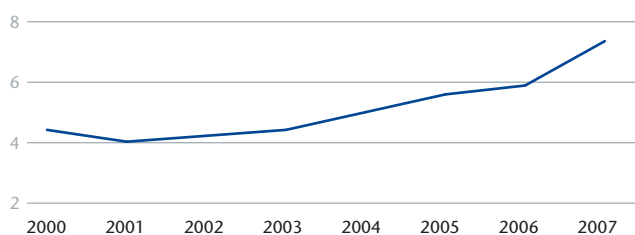
Seit dem Einstieg von Fraport 2001 hat sich am Jorge Chavez International Airport Lima bereits vieles verbessert. Der größte peruanische Airport wirkt heute insgesamt wesentlich moderner und bietet besseren Service. So wurde das vorhandene Terminal modernisiert und erweitert, ein neues Hotel eröffnet und attraktive Einzelhandelseinrichtungen – wie zum Beispiel das im Jahr 2005 eröffnete „Peru Plaza Shopping Center“ – geschaffen. Insgesamt wurden mehr als 200 Millionen US-Dollar in Sicherheits-, Modernisierungs- und Erweiterungsmaßnahmen investiert, um den südamerikanischen Standort noch attraktiver und wirtschaftlich erfolgreicher zu machen.

Ausblick

Der Einstieg in Peru gilt als strategisches Engagement in einem vielversprechenden Wachstumsmarkt. Der Flughafen selbst besitzt ein bedeutendes Ausbau- und Wachstumspotenzial in Südamerika. Prognosen gehen davon aus, dass die Passagierzahl bis zum Jahr 2010 auf rund zehn Millionen ansteigen wird.

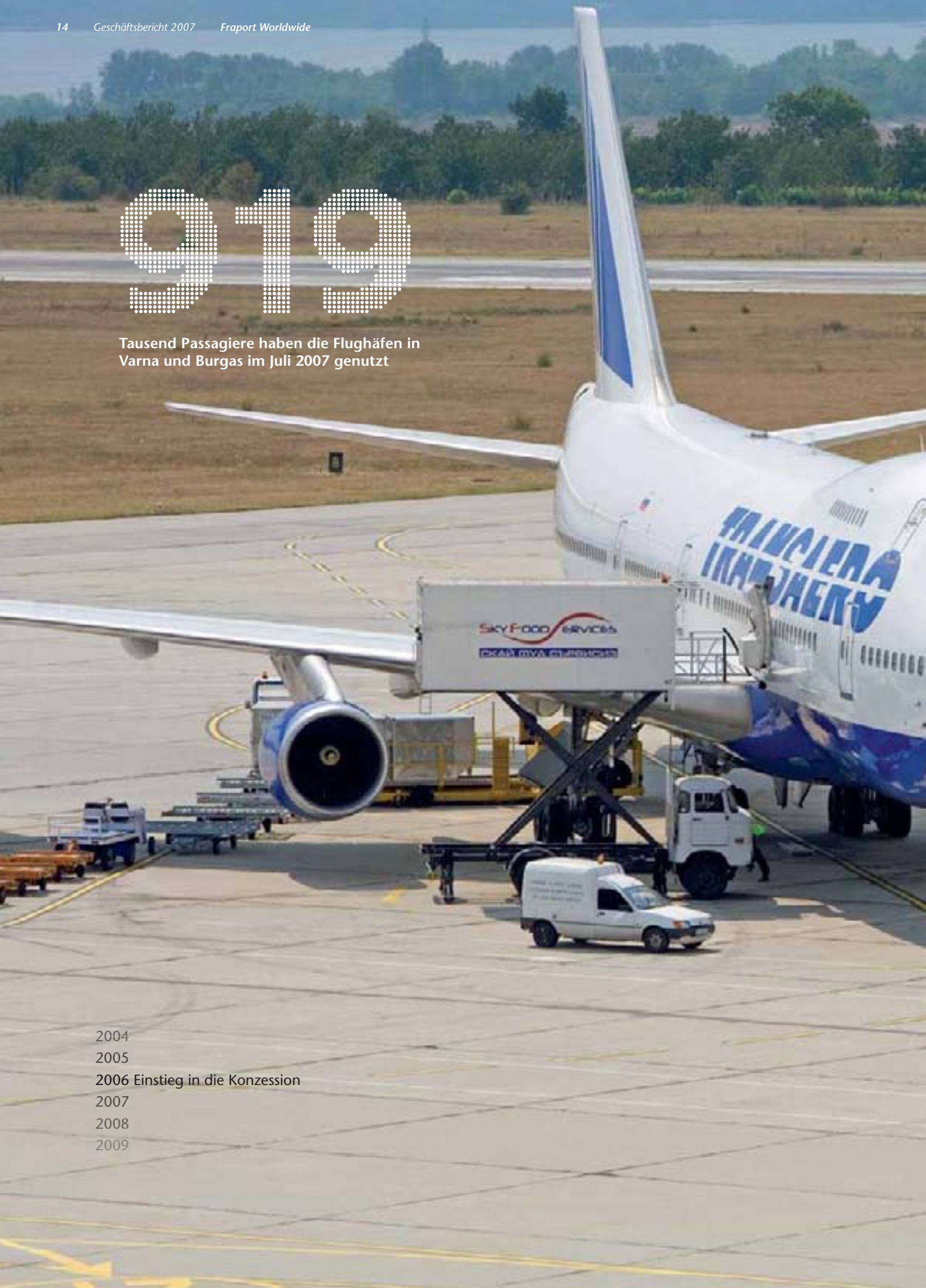
Passagierentwicklung 2000 – 2007

in Mio



919

Tausend Passagiere haben die Flughäfen in Varna und Burgas im Juli 2007 genutzt



- 2004
- 2005
- 2006 Einstieg in die Konzession
- 2007
- 2008
- 2009





Flughäfen Varna und Burgas

- Touristischer Wachstumsmarkt mit bis zu einer Million Passagiere pro Sommermonat
- Neue Terminals in Planung

Standort

Die bulgarische Schwarzmeerküste an der Südostspitze Europas war als Ferienziel schon vor der „Wende“ beliebt. Seitdem erlebt die attraktive Sommertourismusregion mit ihren Badeorten einen wahren Bau-Boom. Spätestens mit dem EU-Beitritt Bulgariens am 1. Januar 2007 wurden die Weichen für eine echte Alternative zu den traditionellen Warmwasserzielen gestellt.

Die Hafenstadt Varna ist nach Sofia und Plovdiv die drittgrößte Stadt des Landes. Der an der nördlichen bulgarischen Schwarzmeerküste gelegene Airport wird vor allem für Charter-Flüge genutzt. In letzter Zeit wächst aber auch der Linienverkehr überdurchschnittlich. Vier Fluggesellschaften bieten ganzjährig attraktive Umsteigeverbindungen in die ganze Welt an – Tendenz stark ansteigend. In der Hochsaison starten und landen in Varna jeden Tag bis zu 150 Flugzeuge. Derzeit steuern von hier aus mehr als 80 nationale und internationale Airlines rund 135 Ziele in 43 Ländern an.

Burgas ist mit über 220.000 Einwohnern die viertgrößte Stadt des Landes. Als Industrie- und Hafenstadt ist sie wirtschaftlicher, kultureller und politischer Mittelpunkt der Region. Neben dem größten Hafen des Landes, liegt hier auch der zweitgrößte Flughafen Bulgariens. Vor allem Charter-Fluggesellschaften nutzen den internationalen Airport als Zielflughafen für die Gebiete an der südlichen bulgarischen Schwarzmeerküste. Von Burgas aus werden rund 158 Ziele in 37 verschiedenen Ländern bedient.

Kennzahlen Fraport Twin Star Airport Management AD

Fraport-Anteile am Kapital	in %	60,0
Im Konzern seit		2006
Konzessionsdauer bis		2041
Passagiere/Jahr Burgas		1.949.198
Passagiere/Jahr Varna		1.493.267
Umsatz	in Mio €	41,3
EBITDA	in Mio €	12,9
Durchschnittliche Mitarbeiterzahl		1.604

Entwicklung

Seit November 2006 betreibt die Fraport-Tochtergesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD beide Flughäfen auf der Grundlage eines Konzessionsvertrags mit der Republik Bulgarien. Für die nächsten 35 Jahre ist sie für den kompletten Flughafen-Betrieb inklusive Ground Handling zuständig. Zu den Kunden zählen neben den bulgarischen Airlines alle bekannten europäischen Ferienfluggesellschaften, darunter Condor, Air Berlin, VIM Airlines sowie MyTravel.

Im ersten Betriebsjahr haben 3,4 Millionen Fluggäste die beiden Airports von Fraport Twin Star genutzt, mehr als die Hälfte davon alleine in den Monaten Juli und August. Die Hauptkunden waren traditionell Gäste aus England und Deutschland, besonders dynamisch wächst aber derzeit der noch junge russische Tourismusmarkt. So landen beispielsweise in Varna im Sommer bis zu 15 Maschinen an einem Tag allein aus Moskau.

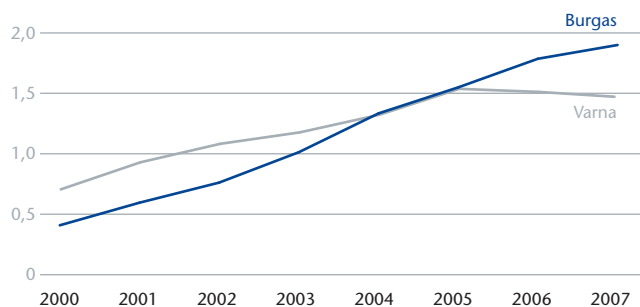
An beiden Standorten wurden rechtzeitig zu Beginn der Saison zusätzliche Check-in-Schalter und Gepäckbänder in Betrieb genommen, wodurch die Kapazität um mehr als ein Drittel stieg.

Ausblick

Auch in Zukunft müssen die Kapazitäten mit dem erwarteten hohen Wachstum Schritt halten. Deshalb wird Fraport bis zum Jahr 2010 in Varna und Burgas neue Passagierterminals errichten, die den Bedarf der nächsten zehn Jahre sichern werden.

Passagierentwicklung 2000–2007

in Mio





1998 Erwerb der Anteile am Flughafen Hannover



2006 Einstieg in die Konzession

Flughafen Hannover-Langenhagen

- Leistungsstarker Airport mit Non-Aviation-Sektor und Frachtgeschäft als Wachstumspotenzial

Standort

Nicht nur zu Messezeiten, wie zum Beispiel der weltgrößten Computermesse CeBIT und der größten Industriemesse, der Hannover Messe, ist der Flughafen Hannover-Langenhagen ein häufig genutzter Meeting Point für Geschäftsreisende und Privatkunden aus aller Welt. Der im 24-Stunden-Betrieb operierende Flughafen besitzt zwei parallel nutzbare Start- und Landebahnen und vereint sämtliche Luftverkehrssegmente von Business- über Charter- bis hin zu Low-Cost-Flügen.

Entwicklung

Seit Aufnahme des Flugbetriebs im Jahr 1955 hat sich der Airport zu einer leistungsstarken und profitablen Verkehrsdrehscheibe entwickelt. Die Fraport AG, die 30 Prozent der Flughafen-Anteile hält, fördert diese Entwicklung und forciert vor allem den Ausbau des lukrativen Non-Aviation-Sektors.

Ausblick

Derzeit operiert der Flughafen Hannover noch nicht an seiner Kapazitätsgrenze und bietet Airlines weiterhin die Gelegenheit, zu wachsen. Mit einem Volumen von 110 Millionen Euro bis 2010 will sich der Airport mit Investitionen in die Infrastruktur für die Zukunft rüsten. Eine Ausweitung des bestehenden Logistik- und Frachtgeschäfts soll die Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig erhöhen. Sowohl die Lage als auch die bereits vorhandene Infrastruktur mitsamt ihren Expansionsmöglichkeiten bieten großes Zukunftspotenzial.

Kennzahlen Flughafen Hannover-Langenhagen

Fraport-Anteile am Kapital	in %	30,0
Im Konzern seit		1998
Passagiere/Jahr		5.644.582
Flugbewegung/Jahr		88.353
Umsatz	in Mio €	140,2
EBITDA	in Mio €	38,3
Durchschnittliche Mitarbeiterzahl		1.320

Delhi Indira Gandhi International Airport

- Masterplan mit bis zu 100 Millionen Passagieren für das Jahr 2036

Standort

Der derzeit zweitgrößte Flughafen des Landes verfügt über zwei Start- und Landebahnen sowie ein nationales und ein internationales Terminal. Der Indira Gandhi International Airport ist das Drehkreuz für zahlreiche indische Fluggesellschaften.

Entwicklung

Seit Mai 2006 ist Fraport als Teil eines Konsortiums mit zehn Prozent an der Betreibergesellschaft des Airports beteiligt und der verantwortliche Flughafen-Operator. Die Konzessionsdauer läuft über drei Jahrzehnte mit einer Verlängerungsoption für weitere 30 Jahre. Der Flughafen soll modernisiert, entwickelt und ausgebaut werden. 2007 konnte der Airport mehr als 23,3 Millionen Fluggäste verzeichnen – gegenüber 2006 ein beeindruckendes Wachstum von 20,5 Prozent.

Ausblick

Der Flughafen Delhi wird auch in Zukunft wachsen: In einem ersten Schritt werden eine neue Start- und Landebahn (Fertigstellung 2008) und ein neues Terminal (Fertigstellung 2010) mit einer Kapazität für bis zu 35 Millionen Passagiere gebaut. Der Masterplan dokumentiert in der letzten Ausbaustufe für das Jahr 2036 eine Kapazität von 100 Millionen Passagieren.

Kennzahlen Delhi Indira Gandhi International Airport

Fraport-Anteile am Kapital	in %	10,0
Im Konzern seit		2006
Konzessionsdauer bis		2036/2066
Passagiere/Jahr		23.346.895
Flugbewegung/Jahr		225.510
Umsatz	in Mio €	111,3*
EBITDA	in Mio €	13,7*

* April – Dezember 2007 (Finanzjahr April – März)



2005 Übernahme des Managementvertrags am Flughafen Kairo



2010 Beginn des Managementvertrags am Flughafen Dakar (Modellansicht)

Fraport Worldwide: Weitere Entwicklungen im externen Geschäft

Auf den vorangegangenen Seiten wurden diejenigen Flughafen-Beteiligungen dargestellt, an denen wir entweder Anteile halten oder die wir im Rahmen von Konzessionsverträgen betreiben. Als Flughafen-Betreiber gibt es zudem noch eine weitere Möglichkeit, an anderen Standorten tätig zu sein.

Managementverträge

Ein Flughafen-Betreiber wie die Fraport AG kann sich im Rahmen seines Geschäftsmodells auf unterschiedliche Art und Weise außerhalb seines Hauptstandorts an anderen Airports beteiligen. Neben dem Erwerb von Mehrheits- oder Minderheitsanteilen an Flughafen-Gesellschaften beziehungsweise -Holdings und dem operativen Betrieb von Flughäfen auf Grundlage von Konzessionsverträgen, besteht ebenfalls die Möglichkeit, diese anhand von Managementverträgen zu steuern und zu entwickeln. Dabei besetzt das einsteigende Unternehmen in der Regel leitende Positionen innerhalb der jeweiligen Flughafen-Gesellschaft. Im Gegensatz zu den Beteiligungen über den Erwerb von Anteilen oder von Konzessionsverträgen erfolgt bei dieser Art von Kooperation keine Übertragung der Unternehmensanteile.

Im Rahmen dieser Managementverträge betreibt Fraport seit Februar 2005 den internationalen Flughafen in Kairo und stellt fünf Mitglieder des Executive Boards. Ziel des Engagements der Hub Experts am Nil ist der Ausbau des Flughafens, die Modernisierung und Anpassung des Airports an internationale Service- und Sicherheitsstandards. Die Vertragsdauer ist auf acht Jahre ausgelegt, es besteht eine Option auf eine Verlängerung.

Künftig werden Fraport-Experten mittels eines Managementvertrags ab 2010 auch für den Betrieb des sich derzeit im Bau befindlichen neuen Hauptstadt-Airports von Dakar im Senegal verantwortlich zeichnen. Derzeit beschäftigen sich Fachleute von Fraport bereits damit, die vorhandenen Baupläne zu analysieren und zu optimieren. Nach der Fertigstellung des Neubaus wird das komplette Terminalmanagement, Retailing, Gebäudemanagement, der Flugbetrieb und die Immobilienentwicklung zu unseren Aufgabenbereichen zählen.

Voraussetzungen für das externe Wachstum

Fraport wird sich auch künftig unter den Maßgaben der Wertschaffung, der strategischen Konformität sowie des angemessenen Einsatzes von Ressourcen selektiv an Flughäfen beteiligen.

Die **Wertschaffung** als eine der wichtigsten Prämissen für die Teilnahme an nationalen und internationalen Ausschreibungsverfahren legt fest, dass Fraport sich ausschließlich um Beteiligungsprojekte bewirbt, die für sich selbst wertschaffend sind. Als Zielgröße für die Teilnahme an potenziellen Beteiligungsprojekten erwarten wir eine projektspezifische Mindestverzinsung auf das eingesetzte Kapital, die über unseren Kapitalkosten liegt.

Neben der Wertschaffung des Projekts überprüfen unsere Experten im Rahmen der **strategischen Konformität**, ob das Investitionsprojekt strategisch in das Portfolio des Fraport-Konzerns passt. Im externen Geschäft versteht sich Deutschlands größter Flughafen-Betreiber grundsätzlich nicht als Finanzinvestor, sondern versucht, sein am Referenzmodell Airport Frankfurt operativ und wirtschaftlich erworbenes Know-how gewinnbringend zu exportieren.

Der dritte Aspekt, der im externen Geschäft Beachtung findet, ist der angemessene Einsatz personeller wie finanzieller **Ressourcen**. Der Ressourcen-Einsatz wird im Rahmen der Verhandlungen für Management-, Konzessions- und Beteiligungsverträge festgelegt.

Fraport verfolgt und realisiert in seinem externen Geschäft ausschließlich Projekte, die ein überdurchschnittliches Potenzial für Verkehrswachstum und Profitabilitätssteigerung versprechen. So zum Beispiel erwarten wir in Kürze die finale Genehmigung für die 24,5-prozentige Beteiligung am zentralchinesischen Flughafen Xi'an. Mit einem geschätzten jährlichen Passagierwachstum von durchschnittlich acht Prozent in den nächsten 20 Jahren zählt der chinesische Markt mit Abstand zu einem der attraktivsten Märkte weltweit. Neben dem chinesischen Markt verfolgen wir besonders Projekte in den Wachstumsregionen Ost- und Südosteuropa, Indien, dem Mittleren Osten sowie in Mittel- und Südamerika.

Highlights des Geschäftsjahres 2007

- Passagierzahlen in Frankfurt stiegen um 2,6 % auf 54,2 Mio
- Luftfrachttonnage stieg in Frankfurt um 1,9 %
- Anstieg der Umsatzerlöse um 8,6 % auf 2.329,0 Mio €; bereinigt um ergebnisneutralen Sondereffekt, Zunahme um 5,9 %
- EBITDA-Anstieg um 0,4 % – trotz positiver Sondereffekte im Vorjahr
- Konzern-Ergebnis um 6,6 % unter dem Vorjahr auf 213,7 Mio € – bedingt durch Sondereffekte im Vorjahr sowie wesentlichen Steuer-effekt in 2006
- Ergebnis je Aktie bei 2,28 €

Zu Beginn des Geschäftsjahres wurden im Januar die Bauarbeiten auf dem Mönchhof-Gelände in unmittelbarer Nähe zum Flughafen aufgenommen. Das zirka 110 Hektar große Mönchhof-Areal stellt das derzeit größte zusammenhängende noch zu entwickelnde Gewerbegebiet der gesamten Rhein-Main-Region dar. In der nun gestarteten ersten Bauphase soll das Gelände zunächst im westlichen Bereich mit Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Straßen erschlossen werden.

Am 19. März 2007 stand der Frankfurter Flughafen erneut im Mittelpunkt des Interesses der Öffentlichkeit, als die ersten Langstrecken-Praxistests des Airbus A380 unter realistischen Bedingungen die A380-Tauglichkeit unseres Mega-Hubs unter Beweis stellten. Neben Probe-flügen nach New York, Hongkong und Washing-ton, wurden Abfertigungs- und Boarding-Tests erfolgreich durchgeführt.

Am 30. Mai 2007 fand die sechste ordentliche Hauptversammlung der Fraport AG statt. Ins-gesamt waren 1.605 Aktionäre und Aktionärs-vertreter anwesend. Für die Entlastung des Vorstands und des Aufsichtsrats sprachen sich die Anteilseigner jeweils deutlich mit 99,99 % der Stimmen aus. Die Präsenz der Aktionärinnen und Aktionäre bei der Hauptversammlung ent-sprach 85,74 % des Grundkapitals.



Am 2. Februar beschloss der Aufsichtsrat die Bestellung von Dr. Matthias Zieschang zum neuen Finanzvorstand der Fraport AG. Dr. Zieschang, bis zu diesem Zeitpunkt Mitglied des Vorstands bei der DB Netz AG und zuständig für das Res-sort Finanzen und Controlling, übernahm den Aufgabenbereich des bisherigen Finanzvorstands Dr. Stefan Schulte zum 1. April 2007. Dr. Schulte wechselte stattdessen in die Position des zum 31. März 2007 ausgeschiedenen stellvertreten-den Vorstandsvorsitzenden und zuständigem Vorstand für Infrastruktur und Rechtsangelegen-heiten, Prof. Manfred Schölch.

Anfang März 2007 konnten wir im Rahmen un-serer Immobilienstrategie einen wichtigen Schritt in Richtung der von uns angestrebten Airport City machen. Mit der Grundsteinlegung des rund 700 Mio € teuren Projekts „Airrail Center“ wur-de die Überbauung des Fernbahnhofs beschlos-sen. Das Projekt soll rund 140.000 Quadratme-ter neue Mietfläche schaffen und bis Ende 2009 fertiggestellt sein.

Anfang April 2007 konnten wir die Verträge für eine 24,5-prozentige Beteiligung am Flughafen der zentralchinesischen Stadt Xi'an unterzeich-nen. Nach der noch ausstehenden Erteilung der Genehmigungen durch die chinesische Regierung, werden wir uns künftig um die betriebstechnische Optimierung und kommerzielle Entwicklung des Airports kümmern.

Am 12. April 2007 erhielten wir gemeinsam mit unserer türkischen Partnergesellschaft IC Ictas den Zuschlag für die neue Konzession zum Betrieb der Terminalgebäude am Flughafen in Antalya. Seit Mitte September 2007 betreiben Fraport und die IC Ictas das bisher von Fraport geführte Terminal 1 sowie das Domestic-Terminal. Ab September 2009 wird auch das bisher von IC Ictas verantwortete zweite internationale Flug-gastgebäude von dem Konsortium übernommen. Die Konzession zum Betrieb aller drei Terminals läuft bis Jahresende 2024.

Mitte Juni 2007 haben wir, entsprechend der Absichtserklärung vom November 2006, mit der Celanese AG/Ticono GmbH einen Rahmenvertrag abgeschlossen. Darin verpflichtet sich die Celanese AG/Ticono GmbH unwiderruflich, den Produk-tionsbetrieb der Ticono am Standort Kelsterbach bis zum 30. Juni 2011, spätestens aber bis zum 31. Dezember 2011, zu beenden und Einwen-dungen und Klagen gegen den Bestand und Aus-bau des Frankfurter Flughafens zurückzunehmen. Darüber hinaus sieht der Vertrag vor, die Grund-stücke am Standort Kelsterbach nach Beseitigung aller Werkseinrichtungen, soweit diese nicht von Fraport übernommen werden, an Fraport zu übertragen. Etwaige, für eine gewerbliche Nutzung der Grundstücke erforderliche Boden-sanierungen, wird die Celanese AG/Ticono GmbH durchführen. Als Gegenleistung wird Fraport einen Betrag in Höhe von 670,0 Mio € an die Celanese AG/Ticono GmbH zahlen. Mit Ab-schluss des Vertrags wurde ein wesentliches Risiko für die zeitgerechte Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest ausgeschlossen.

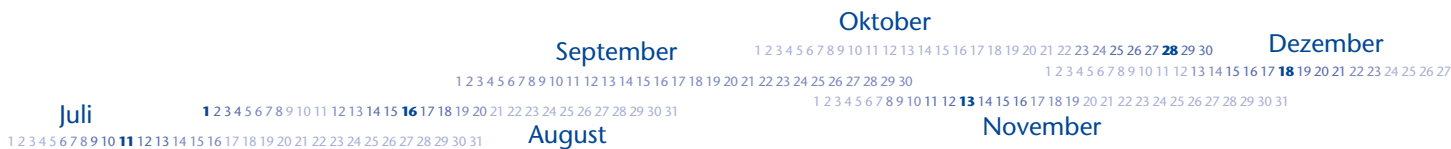


Am **11. Juli 2007** konnte am Frankfurter Flughafen der einmilliardste Fluggast des Terminals 1 begrüßt werden. Eine Umsteigerin auf dem Weg von Los Angeles über Frankfurt nach Mumbai war der Rekordpassagier des 35 Jahre alten Fluggastgebäudes. Als Präsent überreichte ihr der Fraport-Vorstandsvorsitzende einen Gutschein zur Gratis-Nutzung der VIP-Lounge für ein Jahr.



Im **September 2007** konnte der Frankfurter Flughafen einen neuen historischen Wert in der Passagierentwicklung verzeichnen. Noch nie wurde in der Geschichte des Airports die Passagierzahl von fünf Millionen in drei aufeinanderfolgenden Monaten durchbrochen. Die bisherige positive Verkehrsentwicklung erlaubte es dem Vorstand, den Ausblick für die erwartete Passagiermenge am Standort Frankfurt an dem in diesem Monat stattgefundenen Investor Day erneut anzuheben.

Auf der am **13. November** abgehaltenen Bilanzpressekonferenz im Airport Conference Center am Flughafen Frankfurt veröffentlichte die Fraport AG die Finanz- und Verkehrszahlen der bisherigen neun beziehungsweise zehn Monate des Geschäftsjahres. Der Vorstand bekräftigte hierin seine Geschäftserwartungen für das Gesamtjahr 2007 und hob den Ausblick hinsichtlich des zu erwartenden Konzern-EBITDA klar an. Im Anschluss an die Veröffentlichung war eine deutliche Erholung des Aktienkurses zu verzeichnen.



Am **1. August 2007** konnten wir unser Engagement am Flughafen der peruanischen Hauptstadt Lima, an dem wir schon seit 2001 beteiligt sind und dort 42,75 % der Anteile an der Betreiber-gesellschaft hielten, auf 100 % erweitern. Ein Teil der Gesellschaftsanteile soll anschließend wieder an einen oder mehrere Investoren abgegeben werden. Anschließend wird Fraport mindestens 60 % an der Gesellschaft halten.

Am **16. August** erklärte sich das International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) mit einem Schiedsspruch mehrheitlich für die Schadensersatzklage der Fraport AG im Zusammenhang mit dem Terminalprojekt in Manila für nicht zuständig. Der Vorstand der Fraport AG hat am 7. Dezember fristgerecht beantragt, den Schiedsspruch des ICSID der Weltbank in Washington annullieren zu lassen. Darüber hinaus laufen weiterhin Entschädigungs-verfahren der Projektgesellschaft, an der Fraport mit 30 % beteiligt ist.

Am **28. Oktober** ist der neue Winterflugplan am Frankfurter Flughafen in Kraft getreten. Er sieht für die Wintersaison 2007/2008 4.220 Passagier- und 255 Frachtflüge pro Woche vor. Trotz eines moderaten Rückgangs der Anzahl der Passagierflüge um 0,2 %, stellt das um 6,7 % stark zugenommene Angebot an wöchentlichen Interkontinental-Verbindungen eine strukturelle Verbesserung des bis dahin bestehenden Angebots dar und verspricht ein positives Wachstum der Passagierzahlen. Im Ausgleich hierfür ging das Angebot an innerdeutschen Verbindungen um 8,2 % zurück.

Am **18. Dezember** wurde der Planfeststellungsbeschluss für den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung unterzeichnet. Der Beschluss genehmigt den Bau einer neuen Landebahn sowie weiterer Flugbetriebsanlagen und erteilt die bauordnungsrechtliche Genehmigung des Terminals 3 und weiterer Hochbauten. Nach der Zustellung des Beschlusses besteht nunmehr die Möglichkeit, diesen gerichtlich anzufechten. Fraport wird zunächst keinen Gebrauch von dem gesetzlichen Sofortvollzug machen und vor dem Start von Baumaßnahmen, insbesondere vor der Rodung, ein Signal des Hessischen Verwaltungsgerichts-hofs abwarten.



Finanzbericht

Konzern-Lagebericht

- 21 Konzern-Strategie
- 22 Vision und Konzern-Ziele
- 24 Wertmanagement
- 25 Organisation
- 27 Geschäftsentwicklung 2007
 - 27 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
 - 27 Entwicklung des Luftverkehrs
 - 28 Entwicklung der Konzern-Flughäfen
- 30 Umsatz- und Ergebnisentwicklung
 - 31 Segment-Berichterstattung
- 32 Aviation
- 32 Retail & Properties
- 33 Ground Handling
- 33 External Activities
- 34 Beteiligungen
- 35 Vermögens- und Finanzlage
 - 35 Investitionen
 - 35 Bilanzstruktur
- 36 Kapitalflussrechnung
- 37 Finanzmanagement
- 38 Aktie und Investor Relations
- 41 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
 - 42 Entgeltgestaltung und betriebliche Altersvorsorge
 - 42 Personalführung und Personalentwicklung
- 42 Chancengleichheit und Vereinbarkeit von Beruf und Familie
- 43 Gesundheitsförderung und Arbeitsschutz
- 43 Innovations- und Ideenmanagement
- 44 Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
- 44 Nachhaltigkeitsbericht
- 45 Abhängigkeitsbericht
- 46 Risiken und Chancen
 - 46 Risikopolitische Grundsätze
 - 46 Das Risikomanagement-System
- 47 Geschäftsrisiken
- 51 Gesamtrisikobeurteilung
- 51 Geschäftschancen
- 52 Nachtragsbericht
- 52 Prognosebericht
 - 52 Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds und des Luftverkehrsaufkommens
 - 52 Rahmenbedingungen für den deutschen Luftverkehr
 - 53 Entwicklung des Luftverkehrs
 - 53 Umsatz und Ergebnis des Fraport-Konzerns 2008
 - 54 Geschäftsentwicklung in den Fraport-Segmenten
 - 54 Vermögens- und Finanzlage
 - 54 Entwicklung in den wesentlichen Investitionsprojekten
 - 55 Vorschau 2009

Konzern-Abschluss und -Anhang

- 56 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 57 Konzern-Bilanz
- 58 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 59 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 60 Konzern-Anlagenspiegel
- 62 Segment-Berichterstattung
- 64 Konzern-Anhang
 - 64 Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung
 - 73 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
 - 79 Erläuterungen zur Konzern-Bilanz
 - 96 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung
 - 97 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
 - 98 Sonstige Angaben
 - 113 Wesentliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

Sonstige Angaben

- 118 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
- 119 Bericht des Aufsichtsrats
- 122 Corporate Governance-Bericht
- 127 Beraterkreis
- 128 Siebenjahresübersicht
- 130 Glossar
- 132 Finanzkalender
- 133 Impressum

Konzern-Lagebericht

Konzern-Strategie

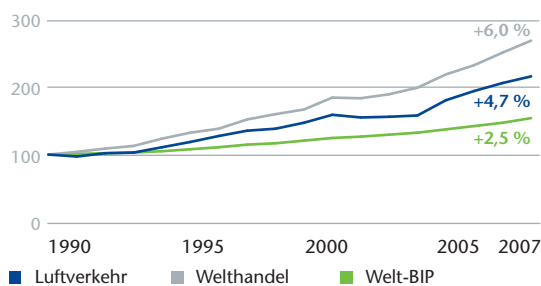
Wesentliche Rahmenbedingungen für die strategische Entwicklung von Fraport

Fraport bewegt sich in einem sehr dynamischen Wettbewerbsumfeld. Die Grundzüge der Strategie des Unternehmens leiten sich daher aus den marktlichen Trends im Weltluftverkehr und der besonderen Situation des Standorts Frankfurt ab, die im Folgenden beschrieben werden.

Der Luftverkehr ist und bleibt eine globale Boombranche

Der globale Luftverkehr hat in den vergangenen Jahren Wachstumsraten erreicht, die die Dynamik des weltweiten Bruttosozialprodukts um den Faktor zwei übertroffen haben. Seit 1990 hat sich die Nachfrage nach Flugreisen mehr als verdoppelt.

Der Luftverkehr wächst seit 15 Jahren dynamisch und bedient die durch Globalisierung entstehende Nachfrage



Ein wesentlicher Katalysator des Wachstums sind die stark gesunkenen Flugpreise. Die weiterhin am Markt vorhandenen Überkapazitäten der Airlines lassen erwarten, dass dieser Trend sich weiter fortsetzt. Alle Prognosen gehen daher konsequenterweise davon aus, dass sich die Dynamik der letzten Jahre fortsetzen und der Luftverkehr auch zukünftig zu den am schnellsten wachsenden Branchen der Welt zählen wird.¹

Zum Wachstumsmotor im europäischen Luftverkehr werden sich die interkontinentalen Verkehre, insbesondere in die Wachstumsmärkte Asiens und des Nahen Ostens, entwickeln. Zukünftig werden hier Wachstumsraten von teilweise über 6 % pro Jahr erwartet. Die weitergehende Liberalisierung der Märkte (zum Beispiel durch Open Sky oder Single European Sky)

wird mit hoher Wahrscheinlichkeit die Dynamik weiter stabilisieren und gegebenenfalls sogar für neue Wachstumsimpulse sorgen.

Hub-Airports werden zukünftig in besonderer Weise vom Wachstum profitieren können

In Europa bieten heute rund 150 Flughäfen regelmäßige Interkontinental-Verbindungen an. Jedoch verfügen nur zirka 10 bis 15 dieser Flughäfen über ein dichtes Netz an Interkontinental-Destinationen und nehmen somit eine Hub-Funktion wahr. Diese Hub-Airports können von der prognostizierten Wachstumsdynamik im Weltluftverkehr überproportional profitieren. Neu geschaffene Interkontinental-Verbindungen aus Europa zu Sekundärdestinationen werden auch zukünftig fast ausschließlich von Hub-Airports ausgehen.

Die großen europäischen Hubs bilden aufgrund ihrer hohen Originärnachfrage, ihrer Infrastrukturangebote und ihres vorhandenen Flugplanangebots besonders attraktive Ausgangspunkte für die Aufnahme neuer Streckenziele rund um den Globus. Hinzu kommt das starke Nachfragewachstum auf den bereits vorhandenen Strecken zwischen den großen Hub-Airports der Kontinente.

Gleichwohl werden auch Sekundärdestinationen zukünftig verstärkt Interkontinental-Verbindungen anbieten, allerdings ausgehend von einem heute sehr niedrigen Niveau. Neue Flugzeugmodelle (insbesondere die Boeing 787 Dreamliner und die Airbus 350-Familie), die ein kostengünstigeres Fliegen mit geringen Passagierzahlen auf der Langstrecke ermöglichen, erleichtern es den Airlines neue Verbindungen aufzunehmen, die bislang nicht profitabel waren.

Die besondere Situation am Standort Frankfurt: mittelfristiger Nachfrageüberhang

Am Standort Frankfurt kann wegen der vorhandenen Kapazitätsbeschränkungen bis zur Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest die Nachfrage nach zusätzlichen Flügen nicht vollständig befriedigt werden. Aus diesem Grund konnte der Standort Frankfurt in den vergangenen drei Jahren von der beschriebenen Marktentwicklung nur unterproportional stark profitieren.

Dennoch ist der Flughafen Frankfurt immer noch mit großem Abstand der wichtigste Hub-Airport der Star Alliance unter Führung der Lufthansa in Europa. In allen Kriterien, die einen interkontinentalen Hub-Airport auszeichnen, Passagiermenge, Umsteigeranteil, Anzahl der Interkont-Destinationen und Anteil der Widebody-

¹ IATA 2005–2020, Basisgröße RPKs, CAGR, Boeing, Current Market Outlook 2007, Wachstum RPKs 2006–2026 weltweit, Airbus Global Market Forecast, Wachstum RPKs 2006–2015 weltweit

Maschinen, verfügt Frankfurt über einen deutlichen Vorsprung gegenüber anderen Hub-Airports im Star Alliance-Netzwerk.

Der Wettbewerb für den Hub Frankfurt wird intensiver und zeigt sich auf drei unterschiedlichen Ebenen
Im Wettbewerb der Hubs innerhalb des Star Alliance-Netzwerks besteht eine „natürliche“ Konkurrenz um die Position des zentralen Hub-Standorts, über den die Mehrzahl der Umsteigerverkehre dieser Airline-Allianz abgewickelt werden. Wettbewerber des Flughafens Frankfurt auf dieser Ebene sind insbesondere die Flughäfen München und Zürich.

Die drei großen Airline-Allianzen Star Alliance, Sky Team und Oneworld sind aufgrund ihres hohen Anteils am Passagieraufkommen an den wichtigsten Hub-Airports sehr eng mit den jeweiligen Flughafen-Betreibern verbunden und können deshalb nur gemeinsam als Systempartner am Markt erfolgreich sein. Im Wettbewerb dieser Systempartnerschaften hat der Kunde insbesondere bei Interkontinental-Verbindungen die Wahl, über welche Airline-Allianz und damit über welches große europäische Drehkreuz er seine finale Interkont-Zieldestination ansteuert. Frankfurt steht hier im Wettbewerb mit den zentralen Drehkreuzen von Oneworld (London-Heathrow) und Sky Team (Paris und Amsterdam).

Im globalen Kontext werden sich die genannten europäischen Systempartnerschaften in den nächsten Jahren insbesondere mit den „neuen Marktteilnehmern“ aus dem Mittleren Osten messen müssen. Dort entstehen in den kommenden Jahren enorme zusätzliche Kapazitäten, die die Kapazitäten des Frankfurter Flughafens weit übertreffen. Diese sollen zumindest teilweise mithilfe dynamisch wachsender Flag Carrier (zum Beispiel Emirates) gefüllt werden. Als Ergebnis dieser Entwicklung ist davon auszugehen, dass sich der Wettbewerbsdruck auf die gesamte Branche, vor allem auf den Strecken zwischen Europa und Asien, weiter erhöhen wird.

Vision und Konzern-Ziele

Die im Jahr 2004 verabschiedete Vision des Fraport-Konzerns sowie die daraus abgeleiteten Konzern-Ziele besitzen unverändert Gültigkeit.

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 der Vision sind drei Konzern-Ziele abgeleitet: Wertschaffung, Leistungsstärke und Nachhaltigkeit. Das Ziel zur Nachhaltigkeit untergliedert sich weiter in vier Teilziele: Mitarbeiterzufriedenheit, Umweltschutz, Gesellschaftliche Verantwortung und Sicherheit.

Wertschaffung

Wir streben eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts in allen Geschäftsfeldern an. In unseren Segmenten erzielen wir überdurchschnittliche Renditen und gehören so zu den jeweils Besten der Branche. Wir wollen unsere Finanzierungsfähigkeit stärken und eine nachhaltige Schuldendienstfähigkeit erreichen.

Leistungsstärke

Mit unserem integrierten Geschäftsmodell erzielen wir hervorragende Leistungen durch sichere, effiziente und qualitativ hochwertige Prozesse. Unsere Leistungsstärke spiegelt sich sowohl in einem signifikanten Marktanteil als auch in der Zufriedenheit unserer Kunden wider. Diese wollen wir kontinuierlich weiterverbessern.

Nachhaltigkeit

Wir sind uns als Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor der Verantwortung für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Gesellschaft und die Umwelt bewusst. Wir wirtschaften nachhaltig und richten unser unternehmerisches Handeln an ökonomischen, ökologischen und sozialen Kriterien aus.

Teilziel „Mitarbeiterzufriedenheit“

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wissen um die Bedeutung ihres eigenen Engagements zur Erreichung der gemeinsamen Ziele und bringen sich aktiv ein.

Gute Arbeitsbedingungen führen zu Mitarbeiterzufriedenheit, fachliche wie persönliche Entwicklungsangebote eröffnen Chancen für den Einzelnen und bilden gleichzeitig die Voraussetzung für ein hohes Leistungsvermögen, Wettbewerbsorientierung und Innovationsfähigkeit. Wir wollen ein attraktiver Arbeitgeber sein und streben eine ständige Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit an.

Teilziel „Umweltschutz“

Zur Erhaltung unserer natürlichen Lebensgrundlagen gilt unser besonderes Engagement an allen Standorten dem Umweltschutz und der Umweltverträglichkeit. Dabei gehen wir in unseren Leistungen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. Umweltschutz hört für uns nicht an der Grenze des Flughafen-Geländes auf.

Teilziel „Gesellschaftliche Verantwortung“

Aus dem Bewusstsein unserer gesellschaftlichen Verantwortung und zur Pflege von Partnerschaft und Dialog fördern wir soziales Engagement und unterstützen Vorhaben von Bildung, Sport, Kultur, Gesundheit und Umwelt.

Teilziel „Sicherheit“

Wir wollen größtmögliche Sicherheit² an allen Konzernstandorten. Bei künftigen deutschland- und EU-weiten Sicherheitsaudits³ sind wir an allen Standorten vorbildlich.

Unsere strategischen Herausforderungen

Die aus der Marktanalyse sowie den beschriebenen Rahmenbedingungen resultierenden strategischen Herausforderungen, die auf dem Weg zur Erreichung der Vision zu bewältigen sind, lassen sich in der bekannten „Drei-Säulen-Strategie“ zusammenfassen:

- Sicherung des integrierten Geschäftsmodells
- Wachstum am Standort Frankfurt
- Externes Wachstum

Sicherung des integrierten Geschäftsmodells

Das zur Produktion am Standort Frankfurt genutzte „integrierte Geschäftsmodell“ mit einer hohen Wertschöpfungstiefe bedarf einer permanenten Anpassung und Weiterentwicklung an sich veränderte Rahmenbedingungen. Es ist kein Selbstzweck, sondern muss seine besondere Eignung für den Standort immer wieder unter Beweis stellen.

Im Segment Aviation steht Fraport vor der Realisierung des Ausbauprogramms, das die Kapazität des Airports deutlich erhöhen wird und damit die Voraussetzungen

schaft, die Geschäftsbeziehungen zu unseren Hauptkunden weiter zu stärken. Die zentrale strategische Herausforderung des Segments besteht darin, die anstehenden Investitionen hinsichtlich Umfang und Zeitpunkt der Maßnahmen so im Detail zu dimensionieren, dass die daraus resultierenden Produkte in Qualität und Preis auf dem Markt Absatz finden werden. Das Segment Ground Handling steht vor dem Hintergrund zunehmenden Wettbewerbs vor der besonderen Herausforderung, Strukturen zu schaffen, die eine dauerhafte positive Wertschaffung und Flexibilität ermöglichen.

Die Sicherung des integrierten Geschäftsmodells ist ohne Optimierung der Produktivität und Effizienz im Gesamtunternehmen nicht vorstellbar. Dies betrifft insbesondere auch die administrativen Funktionen und die Servicebereiche der Fraport AG.

Wachstum am Standort Frankfurt

Essenzielle Grundlage für das zukünftige Wachstum am Standort Frankfurt bildet die fristgerechte Umsetzung der Projekte zum Kapazitätsausbau. Fraport geht unverändert von einer Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest im Jahr 2011 aus.

Auch unverändert bleibt die Herausforderung an das Segment Retail & Properties die Wertschaffung im Gesamtkonzern weiter voranzutreiben. Zentrale Elemente hierzu sind die Erweiterung und Modernisierung der Einzelhandelsflächen sowie die planmäßige Entwicklung der in der Immobilienstrategie des Unternehmens beschriebenen Flächen und Gebäude. Dies schließt eine Optimierung der Wertschöpfung im vorhandenen Anlagevermögen durch ein professionelles „Asset Management“ ein. Die Fraport AG plant die Umsetzung geeigneter organisatorischer Strukturen zur optimalen Erschließung der Potenziale aus dem Immobiliengeschäft.

Externes Wachstum

Die dritte strategische Säule bildet das externe Wachstum außerhalb des Standorts Frankfurt. Fraport verfügt mittlerweile über ein umfangreiches Portfolio verschiedener Airport-Standorte in den globalen Wachstumsmärkten. Vor dem Hintergrund der verschärften Wettbewerbssituation bei der Privatisierung von Flughäfen liegt eine zentrale strategische Herausforderung des Segments darin, die Strukturen im externen Geschäft so zu adjustieren, dass Fraport auch zukünftig konkurrenzfähig agieren kann.

In diesem Zusammenhang kann nicht oft genug betont werden, dass Fraport jede Ausschreibung streng auf ihre individuelle Rentabilität und ihre spezifischen Risiken prüft. Wir haben hohe Ansprüche an die erwarteten Mindestverzinsungen unserer Investitionen. Nur wenn der erwartete Gewinn eines Projekts geeignet ist, diese Hürde zu überspringen, sind wir bereit unser Wissen und Fraport-Kapital zu investieren.

² Im Sinne von Safety & Security

³ Im Sinne von Security

Wertmanagement

Unsere Unternehmensstrategie zielt im Interesse unserer Aktionäre auch auf eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ab. Um den mittelfristigen und langfristigen Erfolg dieser Strategie messbar zu machen, haben wir ein wertorientiertes Steuerungssystem eingeführt, um unsere Segmente und Unternehmensbereiche an dieser Maxime auszurichten.

Fraport Value Added als zentrale Steuerungskennzahl

Als zentrale Ziel- und Steuerungsgröße verwenden wir den Fraport-Wertbeitrag (Fraport Value Added), den wir kontinuierlich steigern wollen. Der Wertbeitrag spiegelt den Erfolg wider, der über die Kapitalkosten hinaus erwirtschaftet und als Differenz zwischen dem EBIT und den Kapitalkosten vor Steuern gebildet wird:

Berechnung des Wertbeitrags

$$\text{EBIT} - \text{Fraport-Assets} \times \text{Kapitalkostensatz} = \text{Wertbeitrag}$$

└──────────────────┘
└──────────┘

Kapitalkosten

Bestimmung des Kapitalkostensatzes

Der Kapitalkostensatz (WACC), ein zentrales Element der Fraport-Steuerung, ist der vom Kapitalmarkt geforderte Mindestverzinsanspruch für das eingesetzte Kapital und wird bei Fraport als gewichteter Durchschnitt aus dem Eigen- und Fremdkapitalkostensatz ermittelt. Der Eigenkapitalkostensatz entspricht den Renditeerwartungen unserer Aktionäre und wird nach dem international anerkannten Kapitalmarktmodell „Capital Asset Pricing Model“ (CAPM) bestimmt. Der Fremdkapitalkostensatz ergibt sich aus dem risikofreien Zinssatz zuzüglich eines unternehmensspezifischen Risikozuschlags, der sich an unserem Investment-Grade-Status orientiert.

Aufgrund des sich ständig ändernden wirtschaftlichen Umfelds, des Zinsniveaus und/oder unserer Risiko- und Finanzierungsstruktur, wird der Fraport-WACC regelmäßig von uns überprüft und bei Bedarf angepasst.

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 Anschaffungsbeziehungsweise Herstellungskosten an (AHK/2) und nicht mit Restbuchwerten. Diese Vorgehensweise haben wir deshalb gewählt, weil sie, im Gegensatz zur Berechnungsweise anderer Kennzahlen, wie zum Beispiel

EVA™, ausschließt, dass schon dann „Wertschaffung“ eintritt, wenn sich lediglich die Vermögensbasis aufgrund der 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.

Berechnung der „Fraport-Assets“

- ⊕ Geschäfts- oder Firmenwerte
- ⊕ Sonstige Immaterielle Vermögenswerte zu AHK/2
- ⊕ Investments in Flughafen-Betreiberprojekte zu AHK/2
- ⊕ Sachanlagen zu AHK/2
- ⊖ Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau zu AHK/2
- ⊕ Vorräte
- ⊕ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- ⊖ Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

- = Fraport-Assets

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 ergänzt. Diese Anpassungen werden auch für die Fraport-Assets vorgenommen, die um die entsprechenden Vermögensanteile ergänzt werden. Damit sind auch Minderheitsbeteiligungen, deren Beteiligungserträge oder Ergebnisse im Konzern-Finanzergebnis ausgewiesen werden, in die wertorientierte Steuerung einbezogen.

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird zudem nicht mit den hälftigen Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten erfasst, sondern mit den aktuellen Buchwerten angesetzt. Gemäß den IFRS-Bilanzierungsregeln ermitteln wir diese Werte auf Basis von Werthaltigkeitsprüfungen.

Return on Fraport-Assets (ROFRA)

In Ergänzung zur zentralen Steuerungsgröße Fraport-Wertbeitrag verwenden wir die Kennzahl Return On Fraport-Assets (ROFRA), um unterschiedlich große Geschäftsbereiche miteinander vergleichen zu können.

Berechnung des ROFRA

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

Der ROFRA ergibt sich aus dem Verhältnis des EBIT zu den Fraport-Assets und gibt an, ob der Geschäftsbereich wertschaffend ist (ROFRA > WACC) oder wertvernichtend (ROFRA < WACC).

Entwicklung des Wertbeitrags in 2007

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Properties		Ground Handling		External Activities*	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
EBIT	330,4	335,4	76,0	44,8	219,6	244,6	34,6	12,6	11,3	40,6
Fraport-Assets	2.802,8	3.073,8	975,3	1.005,9	1.221,7	1.250,1	362,1	391,2	303,6	466,9
Kapitalkosten vor Steuern	280,3	307,4	97,5	100,6	122,2	125,0	36,2	39,1	30,4	46,7
Wertbeitrag vor Steuern	50,1	28,0	-21,5	-55,8	97,4	119,6	-1,6	-26,5	-19,1	-6,1
ROFRA	11,8 %	10,9 %	7,8 %	4,5 %	18,0 %	19,6 %	9,6 %	3,2 %	3,8 %	8,7 %

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

Mit einem **Konzern-Wertbeitrag** von 28,0 Mio € konnte Fraport im vergangenen Geschäftsjahr 2007 erneut eine positive Wertschaffung ausweisen. Trotz des leichten EBIT-Anstiegs von 5,0 Mio € ging die Wertschaffung im Vorjahresvergleich jedoch aufgrund der überproportional stark angestiegenen Kapitalkosten (+27,1 Mio €) um 22,1 Mio € zurück.⁴ Positiv auf die Entwicklung des Wertbeitrags trugen insbesondere die Segmente Retail & Properties und External Activities bei, trotz gestiegener Kapitalkosten.

Im Konzern-Segment **Aviation** sank der Wertbeitrag im Berichtszeitraum um 34,3 Mio € auf -55,8 Mio €. Dies resultierte insbesondere aus dem starken Rückgang des Segment-EBIT. Die Segment-Kapitalkosten erhöhten sich aufgrund der Investitionsmaßnahmen für die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals und Flugbetriebsflächen.

Die positive Entwicklung des Wertbeitrags unseres Konzern-Segments **Retail & Properties** von 97,4 Mio € auf 119,6 Mio € ist im Wesentlichen auf die positive EBIT-Entwicklung des Segments zurückzuführen. Der Anstieg des EBIT, vor allem aufgrund der Mehreinnahmen im Retail- und Parkierungsgeschäft, übertraf den Zuwachs an Kapitalkosten resultierend aus Sanierungs- und Erweiterungsmaßnahmen der Parkierungsanlagen sowie anderer Gebäude deutlich.

Im Segment **Ground Handling** führte das im Vorjahresvergleich von 34,6 Mio € auf 12,6 Mio € gesunkene EBIT zu einem Rückgang des Wertbeitrags von -1,6 Mio € auf -26,5 Mio €. Dämpfend auf die Entwicklung des Segment-Wertbeitrags wirkte ebenfalls der Anstieg der Kapitalkosten aus der Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminalanlagen und der Erneuerung der Ausstattung der Bodenverkehrsdienste sowie Einmaleffekte aus der Bildung von Rückstellungen für die Altersteilzeit und Restrukturierungen.

Der Wertbeitrag im Konzern-Segment **External Activities** konnte 2007 deutlich um 13,0 Mio € auf -6,1 Mio € gesteigert werden. Im Wesentlichen ist dies auf die positive EBIT-Entwicklung bedingt durch unsere Beteiligungen in Lima und in Bulgarien zurückzuführen. Die Kapitalkosten des Segments stiegen aufgrund der Erfassung der Konzessionszahlungen für den Terminalbetrieb in Antalya in den sonstigen immateriellen Vermögenswerten sowie der erstmaligen Vollkonsolidierung der Beteiligung in Lima stark an.

Der **ROFRA** im Konzern lag mit 10,9 % um 0,9 Prozentpunkte leicht unter dem Vorjahreswert. Der für den Konzern relevante Kapitalkostensatz von 10,0 % konnte damit erneut überschritten und die Wertschaffung gesichert werden.

Detaillierte Erläuterungen zu dem Geschäftsverlauf der einzelnen Segmente erhalten Sie in dem Abschnitt Segment-Berichterstattung ab Seite 31.

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.

Dem Segment **Aviation** ist der Strategische Geschäftsbereich Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau zugeordnet, der den Flug- und Terminalbetrieb am Standort Frankfurt sowie den Flughafen-Ausbau umfasst. Ferner ist diesem Segment der Strategische Geschäftsbereich Airport Security Management zugeordnet, in dem die Flughafen- und Luftsicherheit am Standort Frankfurt zusammengefasst sind.

⁴ Hierbei ist zu beachten, dass die aus dem Rahmenvertrag mit Ticono/Celaneso resultierenden Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bei der Berechnung der Fraport-Assets nicht berücksichtigt wurden. Diese Zahlungsverpflichtungen erhöhen die Herstellungskosten der neuen Landebahn und werden bis zur Inbetriebnahme als Anlagen im Bau ausgewiesen, die aus der für die Fraport-Assets relevanten Vermögensbasis des Unternehmens herauszurechnen sind.

Das Segment **Retail & Properties** besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement, der unsere Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraummanagement sowie Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt umfasst wie auch aus den internen Servicebereichen Informations- und Kommunikationsdienstleistungen und Immobilien- und Facility Management.

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

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.

Für jedes Segment ist jeweils ein Vorstand direkt verantwortlich. Auch die Strategischen Geschäftsbereiche, Servicebereiche sowie unsere Zentralbereiche und Vorstandsstäbe sind jeweils einem Vorstand direkt zugeordnet.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat zum 1. April 2007 personelle Veränderungen im Vorstand beschlossen. Der vorherige Vorstand für Finanzen und Bau, Dr. Stefan Schulte, hat statt des zum 31. März 2007 ausgeschiedenen stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden, Prof. Manfred Schölch, die Stellvertretung im Vorsitz sowie dessen Aufgabenbereiche innerhalb des Konzerns übernommen. Das Ressort des Finanzvorstands wurde mit Dr. Matthias Zieschang, ehemals Vorstandsmitglied für Finanzen und Controlling bei der DB Netz AG, zeitgleich neu besetzt.

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

Organisation der Fraport AG



Geschäftsentwicklung 2007

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Weltkonjunktur

Für die Weltwirtschaft war 2007 erneut ein sehr gutes Jahr. Das Wachstum von rund 5,0 %⁵ war unerwartet stark (Prognose vor Jahresfrist: 4 bis 4,5 %) und lag mit rund einem Prozentpunkt über dem Zehnjahresdurchschnitt. Der Welthandel lag mit einem Plus von 7 %⁶ ebenfalls über dem langfristigen durchschnittlichen Wachstum. Die Dynamik der Weltkonjunktur begünstigte die Luftverkehrsbranche.

Belastet wurde die Weltwirtschaft jedoch durch hohe Rohstoffpreise. Besonders deutlich waren dabei die Preissprünge beim Rohöl: Im Jahresdurchschnitt stieg der Weltmarktpreis je Barrel (Brent-Öl) von rund 64 US-\$ 2006 auf rund 73 US-\$ 2007⁷. Dieser Preisanstieg wurde innerhalb der Euro-Zone aufgrund der starken Euro-Entwicklung gemildert. Innerhalb der Luftfahrtindustrie wurde hierauf mit weiteren Treibstoffzuschlägen auf die Ticketpreise reagiert. Dabei hatten die Zuschläge in 2007 jedoch keine sichtbaren negativen Auswirkungen auf das Passagierwachstum.

Die höchste wirtschaftliche Wachstumsdynamik hatten mit gut 9,0 % einmal mehr die asiatischen Schwellenländer sowie Mittel- und Osteuropa wie auch Afrika mit 6,6 %. Auch in der Euro-Zone spiegelte sich die gute Weltwirtschaftslage wider: Das Wachstum in dieser Region betrug in 2007 2,7 %; in den 27 Staaten der erweiterten Europäischen Union erreichte der Zuwachs 3,1 %⁸. Die US-Konjunktur zeigte mit einem Plus von 2,2 % ein etwas moderateres Wachstum. Vom kräftigen Weltwirtschaftswachstum (siehe auch Tabelle) profitierte – trotz bekannter Kapazitätsengpässe – auch der Flughafen Frankfurt als internationales Drehkreuz.

Konjunkturentwicklung in Deutschland

Nach dem kräftigem Wachstum von 2,9 % im Vorjahr wurden die Wirtschaftsprognosen für die Bundesrepublik Deutschland im Jahresverlauf nach oben, zuletzt aber wieder leicht nach unten korrigiert. Die zu Jahresanfang gegebene große Prognosebandbreite von 1 bis 2,3 % für das deutsche Bruttoinlandsprodukt⁹ wurde im Jahr 2007 mit 2,5 % dennoch übertroffen. Wachstumstreiber war erneut der Außenbeitrag, aber auch die Ausrüstungsinvestitionen und der Staatsverbrauch stützten das Wachstum.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel

Reale Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %	2006	2007
Deutschland	2,9	2,5
Euro-Zone	2,9	2,7
EU 27	3,3	3,1
Mittel- und Osteuropa, Afrika	6,4	6,6
USA	2,9	2,2
Japan	2,2	1,9
China	11,0	11,4
Indien	9,7	9,0
Welt	5,4	4,6
Welthandel	9,2	7,0

Quelle: Deutsche Bank, 30. November 2007 für 2006er-Werte; Deutsche Bank, 15. Februar 2008 für 2007; DekaBank, 29. Oktober 2007 und 11. Februar 2008 für EU-27; Statistisches Bundesamt, 14. Februar 2008 für Deutschlandwerte; OECD, Dezember 2007 und IMF, Oktober 2007 für Welthandel

Entwicklung des Luftverkehrs

Im Trend folgte der Luftverkehr dem Wachstum der Weltwirtschaft und bleibt einer der dynamischsten Wirtschaftszweige. Nach ersten Schätzungen des Airports Council International (ACI)¹⁰ nahm das Passagieraufkommen von Januar bis Dezember 2007 weltweit – etwa erwartungsgemäß – um 5,6 %, auf europäischen Flughäfen um 6,1 % zu. Die Luftfrachttonnage stieg weltweit um moderate 3,0 %, in Europa um 4,1 %.

In Deutschland übertraf der Passagierverkehr im Berichtsjahr mit 6,0 %¹¹ sogar die Prognosen. Wachstumstreiber waren neben dem „Low-Cost“-Segment im Europaverkehr die zusätzlich zum Hub Frankfurt platzierten Interkontinentalangebote auf einigen anderen deutschen Flughäfen. Das Luftfrachtwachstum auf deutschen Flughäfen lag im Berichtsjahr mit plus 5,0 %¹¹ deutlich über der Prognose aus dem Vorjahr und erneut über Weltniveau.

⁵ Deutsche Bank, 15. Februar 2008 (+4,6 %), DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt 11. Februar 2008 (+5,1 %)

⁶ OECD, Dezember 2007

⁷ DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, 11. Februar 2008

⁸ Deutsche Bank, 15. Februar 2008; DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, 11. Februar 2008

⁹ Statistisches Bundesamt, 14. Februar 2008

¹⁰ ACI, 30. Januar 2008

¹¹ Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Dezemberbericht, 13. Februar 2008

Entwicklung der Konzern-Flughäfen

Flughäfen mit Voll- und Quoten-konsolidierung	Anteil am Flughafen in %	Passagiere ¹		Cargo (Fracht + Post) (t)		Bewegungen	
		2007	Veränd. zu 2006 in %	2007	Veränd. zu 2006 in %	2007	Veränd. zu 2006 in %
Frankfurt	100,00	54.161.856	2,6	2.169.025	1,9	492.569	0,6
Lima ²	100,00	7.507.811	24,3	225.370	14,4	92.878	20,1
Antalya ³	51,00/34,00	6.488.036	12,7	–	–	40.892	7,6
Frankfurt-Hahn	65,00	4.014.246	8,4	111.689	–0,5	40.980	3,5
Burgas	60,00	1.949.198	7,3	2.052	>100	16.114	11,7
Varna	60,00	1.493.267	–2,6	–	–	14.969	1,7
Konzern		75.614.414	5,5	2.508.136	2,9	698.402	3,7

¹ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit

² Eigene Angaben Lima

³ Bis einschließlich 13. September 2007 alte Konzession mit 100 % Eigenkapitalanteil (nur Terminal 1); seit 14. September 2007 neue Konzession inklusive Domestic-Terminal mit 51 % Stimmrechtsanteil und 34 % Eigenkapitalanteil (Basiswert 2006 angepasst)

Flughäfen mit Minderheits- und Management-beteiligung	Anteil am Flughafen in %	Passagiere ¹		Bewegungen	
		2007	Veränd. zu 2006 in %	2007	Veränd. zu 2006 in %
Delhi	10,00	23.346.895	20,5	225.510	17,2
Kairo	0,00	12.577.456	16,7	121.845	14,9
Hannover	30,00	5.644.582	–1,0	88.353	0,6
Saarbrücken ²	0,00	135.391	–26,4	6.850	–7,9
Summe		41.704.324	15,7	442.558	12,4

¹ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit

² Beteiligung wurde am 30. Juni 2007 verkauft, Verkehrszahlen und Basiswerte zu diesem Datum

Passagiere

2007 nutzten 75,6 Mio Passagiere die sechs Flughäfen (Mehrheitsbeteiligungen) des Fraport-Konzerns, 5,5 % mehr als im Vorjahreszeitraum. Zu diesem Rekordwert trugen insbesondere unsere Beteiligungen im Ausland kräftig bei. Die Gesamtzahl der Passagiere im Fraport-Konzern (Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen) stieg im Berichtszeitraum um rund 8,9 % und erreichte mit 117,3 Mio ebenfalls ein neues Rekordniveau.

Unser Hauptstandort **Frankfurt** ist mit seiner zentralen geografischen Lage, einem großen Einzugsgebiet und der in Frankfurt beheimateten Lufthansa sehr gut positioniert. Er hat mehr direkte Verbindungen in alle Welt als jeder andere europäische Hub. Aufgrund der Kapazitätsengpässe partizipierte er jedoch 2007 erneut nur unterproportional an der anhaltenden Wachstumsdynamik des internationalen Passagierverkehrs. Insgesamt nutzten in 2007 rund 54,2 Mio Fluggäste den Frankfurter Flughafen, trotz der Kapazitätsengpässe ein Plus von 2,6 % gegenüber dem Vorjahr.

Eine zunehmende Zahl von Direktverbindungen ab anderen deutschen Flughäfen sowohl im Low-Cost- als auch im Nordamerika-Markt sowie der weitere Aufbau des Lufthansa-Drehkreuzes in München spiegelten sich dabei im Jahresergebnis der Passagierzahlen wider. Kapazitätsengpässe behinderten eine nachfragegerechte Angebotsgestaltung, sodass dieses Ergebnis deutlich unter dem allgemeinen Marktwachstum lag. Die deutlich bessere Auslastung der Flugzeuge und

strukturelle Angebotsverbesserungen haben der Verkehrsentwicklung in Frankfurt dennoch einen An Schub gegeben. Unsere Erwartungen zu Jahresbeginn ein Passagierwachstum von „über 1 %“ zu erreichen konnten deutlich übertroffen werden. Positiv wirkte sich hierbei auch der sehr milde Winter in den Anfangsmonaten aus. Bereits im Mai konnte die Prognose auf „1 bis 2 %“ angehoben werden. Im Jahresverlauf konnte diese auf den Näherungswert von „ungefähr 2 %“ erneut angepasst werden.

Wachstumsträger war der Interkontverkehr (+3,7 %), vor allem auf Nah- und Fernostverbindungen (+11,3 beziehungsweise +3,9 %). Katar, die Vereinigten Arabischen Emirate, China, Taiwan, Sri Lanka und Vietnam mit zweistelligen Zuwächsen, ferner Indien (+7,7 %) sowie die USA (+4,3 %) belebten die Nachfrage.

Auch der Europaverkehr (+2,9 %) trug im Jahresergebnis zum Wachstum bei. Neben Nordeuropa (+7,4 %) legten besonders Ost- und Südosteuropa (jeweils +6 %) kräftig zu. Ein florierender Städtetourismus, gestützt durch die „betterFly“-Tarife unseres Hauptkunden Lufthansa, war hierfür die Hauptursache. Touristische Destinationen im östlichen Mittelmeerraum und in Ägypten gewannen im Vorjahr verlorene Anteile zurück, zu Lasten der Balearen und Kanaren.

Der Inlandsverkehr wies erneut ein Minus (–1,0 %) aus. Frequenzreduzierungen sowie die Einstellung der Köln/Bonn-Verbindungen ab der Wintersaison 2007/2008

wirken hier negativ, setzen aber andererseits Slots für qualitativ hochwertigere Auslandsdienste frei. Der Umsteigeranteil blieb in 2007 fast unverändert bei rund 53 %. 2007 (Januar bis November) 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 acht¹².

Auch die Verkehrsentwicklung unserer weiteren Mehrheitsbeteiligungen verlief im Geschäftsjahr 2007 überaus positiv und stellte einen der Haupttreiber unseres starken Passagierwachstums im Fraport-Konzern dar. An unserem Low-Cost-Flughafen **Frankfurt-Hahn** nahm 2007 die Zahl der Fluggäste um 8,4 % zu. Dabei wurde erstmalig die Vier-Millionen-Marke überschritten. Besonders die Angebotserhöhungen der Ryanair konnten das Ausbleiben der Transitpassagiere (rund 120.000 Passagiere weniger) deutlich überkompensieren. Inzwischen werden täglich über vierzig Destinationen ab dem Flughafen Frankfurt-Hahn angefliegen.

In **Antalya** war die Verkehrsentwicklung 2007 von der Neuverteilung der Verkehre auf die beiden Terminals sowie von der Übernahme des Domestic-Terminals geprägt. In den von uns betriebenen Terminals nahm der Passagierverkehr insgesamt um 12,7 % auf rund 6,5 Mio zu. Im Terminal 1 konnten 15,8 % mehr Fluggäste gezählt werden, insbesondere aufgrund der anziehenden touristischen Nachfrage aus den osteuropäischen Ländern. In dem seit 14. September 2007 zum Fraport-Konzern zählenden Domestic-Terminal konnte für den Zeitraum bis zum 31. Dezember eine Steigerung des Passagieraufkommens von 3,1 % gegenüber des vergleichbaren Vorjahrszeitraums verzeichnet werden.

In **Lima** konnten 2007 rund 1,5 Mio Passagiere (+24,3 %) mehr registriert werden als im Vorjahr. Verantwortlich für dieses rasante Wachstum waren insbesondere die Inlandsumsteiger sowie die Umsteiger aus dem südamerikanischen Markt. Auch der Anstieg des Sitzladefaktors um gut 2 Prozentpunkte auf 74 % im internationalen Verkehr trug zu dem positiven Gesamtergebnis bei. Der Inlandsverkehr konnte aufgrund der Angebotsaufstockungen der drei dominierenden Inland-Carrier LAN Peru, Aerocondor und Star Up im Berichtsjahr um 27,4 % kräftig zulegen.

In **Burgas** wurde die Zwei-Millionen-Marke beim Passagieraufkommen nur knapp verfehlt. Das Plus von 7,3 % ist vor allem auf eine Zunahme von Touristen aus Irland, der Tschechischen Republik und Skandinavien zurückzuführen. In **Varna** konnten im vergangenen Jahr knapp 1,5 Mio Passagiere gezählt werden. Der Anstieg der Anzahl osteuropäischer Passagiere konnte das Ausbleiben von Touristen aus Deutschland und den westeuropäischen Ländern nicht vollständig kompensieren. Das Passagieraufkommen war um –2,6 % rückläufig.

Cargo

Die anhaltende Expansion der Weltwirtschaft begünstigten das Cargo-Aufkommen (Fracht + Post) der Konzern-Flughäfen.

Auf dem Flughafen **Frankfurt** wuchs das Cargo-Aufkommen (Fracht + Post) mit insgesamt 1,9 % auf 2.169 Tsd t schwächer als erwartet. Die umgeschlagene Luftfrachttonnage nahm um 2,1 % auf rund 2.075 Tsd t zu und entwickelte sich damit, nach den überdurchschnittlich hohen Zuwächsen der vergangenen drei Jahre, erstmals wieder schwächer als die Zuwachsrate im Weltluftverkehr¹³. Dennoch blieben wir im Luftfrachtverkehr die Nummer eins der europäischen Flughäfen. Insbesondere von und nach Nordamerika (+5 %) – mit 22 % Anteil zweitgrößter Markt in Frankfurt – und Lateinamerika (+6 %) wurde mehr Luftfracht transportiert; der Anteil des Asienaufkommens blieb bei 55 %. Das Europaaufkommen stagnierte, wobei die Osteuropastrecken nominell erneut deutlich überproportionale Zuwächse (+24 %) auswies, großteils aber resultierend aus geänderten Routenführungen über Osteuropa (Zwischenlandung) nach Endzielen in Fernost.

Die geflogene Posttonnage ging um 1,8 % zurück. Verkehrsverlagerungen im Postverkehr mit den USA und Nahost zogen die Auslandspost (–3 %) ins Minus. Die seit der sukzessiven Auflösung des Nachtpoststerns erstmals wieder leicht ansteigende Nachtpostmenge (Anteil nur noch 11 %) schwächte diesen Rückgang ab.

In **Frankfurt-Hahn** konnte die Aufnahme von Frachtflügen durch Etihad und Emirates Sky Cargo sowie die Aufstockungen der EgyptAir Cargo von sieben auf 15 Flüge pro Woche den Wegfall der Militärflüge im Vorjahrsvergleich nur annähernd kompensieren. Damit kam es im vergangenen Jahr zu einem leichten Rückgang der beförderten Cargomenge von –0,5 %.

Mit einem Cargoaufkommen von 225.370 t wurde in **Lima** ein neuer Jahresrekord erzielt. Die Zuwachsrate von 14,4 % übertraf damit das Marktwachstum in Lateinamerika (rund 6 %) deutlich.

Flugbewegungen

Die Anzahl der Flugbewegungen im Konzern stieg 2007 im guten Verhältnis zur Verkehrsnachfrage. Während in **Frankfurt** – hier insbesondere die Interkontinentalflüge (+3,3 %) – und am Flughafen **Frankfurt-Hahn** generell die Linienflüge überproportional zulegen und der nicht-gewerbliche Verkehr Rückgänge verzeichnete, nahmen in **Lima** und **Burgas** die General Aviation und die sonstigen Flüge kräftig zu. Mit einem Wachstum von rund 20 % konnte Lima auch bei den Flugbewegungen ein überproportional starkes Wachstum vorweisen. Auch der Standort in **Antalya** konnte mit einem Wachstum von 7,6 % ein beachtliches Plus im Vergleich zum Vorjahr aufzeigen. In **Varna** blieb die Anzahl der Bewegungen im Vorjahrsvergleich nahezu konstant.

¹² Airports Council International (ACI), Kumulation Januar bis November 2007, Stand 15. Februar 2008

¹³ Weltluftverkehr (vorläufig für 2007) +3,0 %, Europa +4,1 %, Quelle: ACI, 30. Januar 2008

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

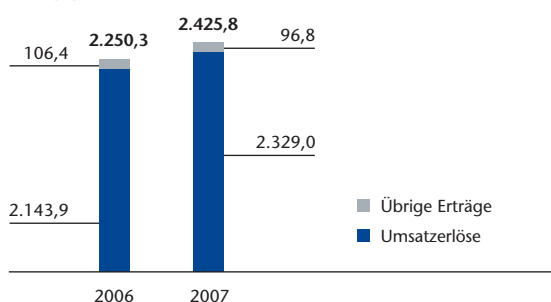
Die **Umsatzerlöse** des Fraport-Konzerns nahmen im Geschäftsjahr 2007 um 8,6 % auf 2.329,0 Mio € zu. Mit einem Umsatzwachstum von 78,6 Mio € trug der Standort Frankfurt erneut maßgeblich zu diesem Anstieg bei. Dieser starke Zuwachs resultierte zu einem großen Teil aus Umsätzen im Zusammenhang mit dem Finanzierungsleasingvertrag des Airrail Centers in Höhe von 57,6 Mio €, denen Aufwendungen in gleicher Höhe gegenüberstanden. Bereinigt um diesen ergebnisneutralen Sondereffekt nahmen die Umsatzerlöse konzernweit dennoch um 5,9 % deutlich zu. Höhere Umsatzerlöse konnten am Standort vor allem aus zusätzlichen Einnahmen im Bereich des Retail- und Parkierungsgeschäfts generiert werden. Darüber hinaus wirkte sich auch die Rückgewinnung der Lufthansa als Stromkunde positiv auf die Umsatzentwicklung aus. Trotz der abgesenkten Flughafen-Entgelte zum 1. Juli 2007 konnte der Umsatz aus Flughafen-Entgelten aufgrund des Verkehrsanstiegs am Standort Frankfurt stabil gehalten werden. Im externen Geschäft steuerten insbesondere unsere erstmalig ganzjährig vollkonsolidierte Beteiligung Fraport Twin Star (+40,7 Mio €) sowie die seit August vollkonsolidierte Beteiligung in Lima (+39,6 Mio €) gestiegene Umsatzerlöse bei. Darüber hinaus entwickelte sich unsere Sicherheitstochter ICTS auch im Geschäftsjahr 2007 erneut positiv (Umsatz +29,9 Mio €).

Die übrigen Erträge gingen im Vergleich zum Vorjahr um 9,0 % auf 96,8 Mio € zurück. Grund hierfür waren der Wegfall von Rückstellungsaufösungen in Höhe von 10,0 Mio € für den Lufthansa-Abfertigungsvertrag in 2006 sowie fehlende Erlöse aus dem Verkauf unserer 50-prozentigen Tochter TCR in Höhe von 9,5 Mio € und der Ausgleichszahlung für das Terminalprojekt in Manila in Höhe von 6,1 Mio €. Gegenläufig wirkte mit 13,6 Mio € die Auflösung einer Rückstellung im Zusammenhang mit dem Auslaufen unserer Konzession in Antalya.

Die **Gesamtleistung** lag bei 2.425,8 Mio € und damit 7,8 % über dem Vorjahr. Bereinigt um die Umsätze aus dem Finanzierungsleasing des Airrail Centers lag diese mit 2.368,2 Mio € immer noch um 5,2 % über dem vergleichbaren Wert von 2006.

Umsatz und Gesamtleistung

in Mio €



Der operative Aufwand stieg im Berichtszeitraum um 10,4 % auf 1.845,3 Mio € an. Hier erfolgte in gleicher Höhe wie umsatzseitig die Erfassung des einmaligen Effekts resultierend aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center (57,6 Mio €). Bereinigt um diesen Effekt stieg der operative Aufwand um 6,9 %.

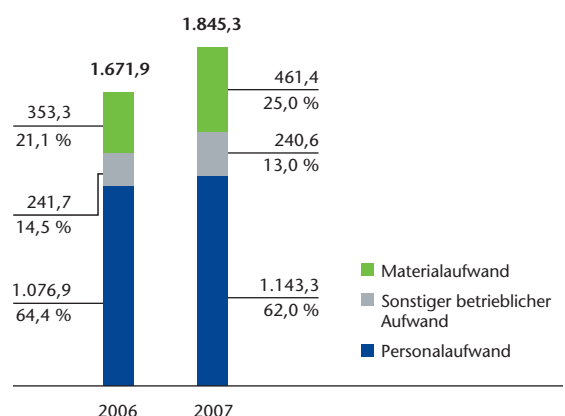
Der **Personalaufwand** verzeichnete eine Erhöhung um 6,2 % auf 1.143,3 Mio €. Diese Steigerung resultierte zum größten Teil aus unseren Tochtergesellschaften, einerseits durch die fortschreitende Geschäftsausweitung der ICTS und andererseits durch die erstmalige, ganzjährige Vollkonsolidierung der Fraport Twin Star. Darüber hinaus stieg der Personalaufwand aufgrund der Bildung von Rückstellungen für die Altersteilzeit ebenfalls deutlich an.

Der **Sachaufwand** stieg im Vorjahresvergleich um 18,0 % auf 702,0 Mio €. Ausschlaggebend für diesen hohen Anstieg war der stark erhöhte Materialaufwand, der von 353,3 Mio € in 2006 auf 461,4 Mio € in 2007 anstieg. Bereinigt um den ergebnisneutralen Sondereffekt aus dem Airrail Center stieg dieser noch auf 403,8 Mio € an. Grund hierfür waren insbesondere die in 2007 neu zu entrichtenden Konzessionszahlungen für unsere Beteiligungen in Bulgarien und Lima sowie höhere Energiekosten, die im Wesentlichen aus der Rückgewinnung der Lufthansa als Stromkunden zurückzuführen sind. Der sonstige betriebliche Aufwand blieb im Vorjahresvergleich nahezu konstant auf 240,6 Mio € (Vorjahr: 241,7 Mio €). Die Aufwendungen aus unseren Investitionstätigkeiten am Standort Frankfurt sowie die Aufwendungen für unsere Betriebsstätte in Indien stiegen zwar stark an, jedoch wirkten geringere Aufwendungen für Beratungskosten sowie niedrigere Rückstellungen für die Risikovorsorge hinsichtlich sicherheitsrelevanter- und Umweltthemen aufwandsmindernd.

Die Personalaufwandsquote¹⁴ lag mit 50,3 % nahezu unverändert auf Vorjahresniveau (50,2 %); die Sachaufwandsquote¹⁴ lag mit 28,4 % um 0,6 Prozentpunkte leicht darüber.

Operativer Aufwand

in Mio €

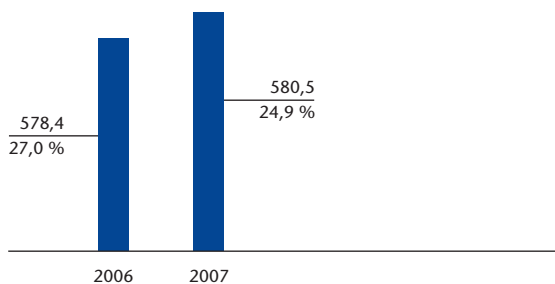


¹⁴ Bereinigt um den ergebnisneutralen Sondereffekt aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center in Höhe von 57,6 Mio €

Das **Konzern-EBITDA** stieg trotz der Sondereffekte des Vorjahrs leicht um 0,4 % auf 580,5 Mio € an. Die EBITDA-Marge lag mit 24,9 % um 2,1 Prozentpunkte unter dem Vorjahrswert, bereinigt um den Sondereffekt des Airrail Centers lag diese bei 25,6 %.

EBITDA und EBITDA-Marge

in Mio €



Die **Abschreibungen** waren im Vergleich zum Vorjahr mit einem Wert von 245,1 Mio € mit 1,2 % leicht rückläufig. Das Konzern-EBIT lag aufgrund dessen mit 335,4 Mio € um 1,5 % über dem Vorjahrswert.

Das **Finanzergebnis** verschlechterte sich deutlich von 9,8 Mio € im Vorjahr auf -37,8 Mio € im Berichtszeitraum. Dies resultierte vor allem aus dem Rückgang des sonstigen Finanzergebnisses, im Wesentlichen aufgrund der im Vorjahr erfolgten Zahlung auf Entschädigung für das Terminalprojekt in Manila in Höhe von 18,0 Mio €. Darüber hinaus stieg der Zinsaufwand im Berichtszeitraum unter anderem aufgrund erhöhter Finanzierungsaufwendungen an unseren Flughäfen in Antalya und Lima sowie der Aufzinsungen unserer langfristigen Verbindlichkeiten insbesondere für unsere Konzessionsverbindlichkeiten in Antalya und den Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit dem Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticono GmbH stark an.

Die **Steuerquote** sank von 32,7 % in 2006 auf 28,2 % in 2007. Hauptursache hierfür war die Anpassung unserer latenten Steuern in Höhe von 25,4 Mio € aufgrund der Anwendung der im August 2007 verkündeten Unternehmenssteuerreform. Hierbei wurde der bisher berücksichtigte Steuersatz für die Berechnung der Steuerlatenzen von 40,0 % auf 31,0 % abgesenkt.

Das **Konzern-Ergebnis** ging aufgrund des schlechten Finanzergebnisses um 6,6 % auf 213,7 Mio € zurück, das unverwässerte Ergebnis je Aktie lag damit bei 2,28 €.

Wir werden der Hauptversammlung 2008 die Ausschüttung von rund 105,3 Mio € vorschlagen. Die Dividende je Aktie läge damit unverändert zum Vorjahrsniveau bei 1,15 €.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

in Mio €	2006	2007	Veränderung	Veränderung in %
Umsatz	2.143,9	2.329,0	185,1	8,6
EBITDA	578,4	580,5	2,1	0,4
EBIT	330,4	335,4	5,0	1,5
EBT	340,2	297,6	-42,6	-12,5
Konzern-Jahresüberschuss	228,9	213,7	-15,2	-6,6
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss	229,3	208,7	-20,6	-9,0

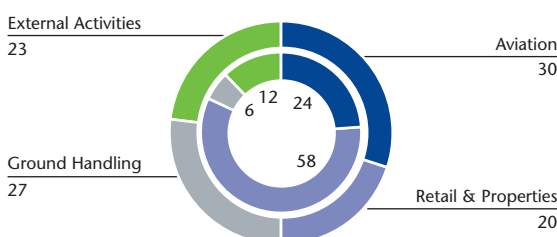
Segment-Berichterstattung

Da die Sicherheitsaufgaben am Frankfurter Flughafen angesichts der weltweiten politischen Entwicklung zunehmend an Bedeutung gewinnen, sollen die Entwicklung von Sicherheitskonzepten sowie die Aufgaben der Luft- und Passagiersicherheit konzentriert wahrgenommen werden. Daher wurde der Sicherheitsbereich der Fraport AG in einem eigenen Strategischen Geschäftsbereich, dem Airport Security Management (ASM), neu strukturiert. Das Geschäft der ICTS-Tochter FIS GmbH an den Standorten Frankfurt und Frankfurt-Hahn wurde in eine direkte Tochter der Fraport AG, der Fraport Security Services GmbH (FraSec), separiert und dem neu geschaffenen Bereich direkt zugeordnet. Durch die Neugliederung wird das bisher dem Segment External Activities zugerechnete Sicherheitsgeschäft an den Standorten Frankfurt und Frankfurt-Hahn im Segment Aviation ausgewiesen. Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahrszahlen angepasst.

Mit einem Umsatzanteil von 30,0 % hatte das Segment Aviation auch 2007 den größten Anteil am Konzern-Umsatz. Mit einem Anteil von 23,1 % konnte das Segment External Activities einen kräftigen Anstieg um 3,1 Prozentpunkte verzeichnen. Auf die Segmente Ground Handling und Retail & Properties entfielen die weiteren 26,7 % respektive 20,2 %. Diese Werte blieben gegenüber den vergleichbaren Vorjahrswerten im Wesentlichen unverändert.

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

in %



Aviation

in Mio €	2006	2007	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	702,8	698,7	-4,1	-0,6
EBITDA	158,8	139,6	-19,2	-12,1
EBIT	76,0	44,8	-31,2	-41,1
Mitarbeiter	6.238	6.331	93	1,5

Aviation

Im Geschäftsjahr 2007 sind die Umsatzerlöse im Segment Aviation gegenüber dem Vorjahrszeitraum leicht von 702,8 Mio € auf 698,7 Mio € um 0,6 % zurückgegangen. Im Wesentlichen ist diese Entwicklung auf eine Minderung der Umsatzerlöse aus Sicherheitsleistungen aufgrund geringerer Verrechnungssätze zurückzuführen. Die Umsätze aus Flughafen-Entgelten konnten trotz der 1,5 % Absenkung zum 1. Juli 2007 leicht um 0,8 % gesteigert werden. Grund hierfür war das Verkehrswachstum am Standort Frankfurt. Die übrigen Erträge sanken um 9,3 Mio €, im Wesentlichen aufgrund einmaliger Sondereffekte des Vorjahrs in Verbindung mit der Auflösung von Rückstellungen. Die Gesamtleistung ging damit um 9,7 Mio € beziehungsweise 1,2 % zurück.

Der operative Aufwand stieg von 624,9 Mio € auf 634,4 Mio €. Wesentlicher Grund hierfür war die Rückstellungsbildung für die Altersteilzeit sowie der Anstieg unserer Aufwandsanteile aus Investitionstätigkeiten. Der Sachaufwand blieb mit einer Höhe von 99,4 Mio € nahezu unverändert.

Die genannten Effekte waren ausschlaggebend dafür, dass das Segment-EBITDA mit 139,6 Mio € um 19,2 Mio € unter dem Vorjahrswert lag. Die Abschreibungen sind um 12,0 Mio € gestiegen. Das Auslaufen planmäßiger Nutzungsdauern einiger Objekte wirkte hier zwar mindernd, jedoch ließen die Goodwill-Abschreibung der FraSec GmbH sowie Neuzugänge im Anlagevermögen aus unseren Investitionstätigkeiten die Abschreibungen im Berichtszeitraum ansteigen. Das EBIT sank von 76,0 Mio € auf 44,8 Mio €.

Retail & Properties

in Mio €	2006	2007	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	385,1	471,4	86,3	22,4
EBITDA	314,6	333,0	18,4	5,8
EBIT	219,6	244,6	25,0	11,4
Mitarbeiter	2.860	2.914	54	1,9

Retail & Properties

Der Segment-Umsatz lag mit 471,4 Mio € um 22,4 % über dem Vorjahrswert. Diese drastische Steigerung resultierte zu einem großen Teil aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center, dem Aufwendungen in gleicher Höhe gegenüberstanden. Bereinigt um diesen ergebnisneutralen Sondereffekt verzeichnete der Segment-Umsatz eine Steigerung von 7,5 % auf 413,8 Mio €.

Die Umsatzerlöse im Bereich Retail stiegen vor allem durch Neueröffnungen und neu abgeschlossene Verträge sowie durch gezielte Verkaufsfördermaßnahmen. Die Retail-Erlöse pro Passagier nahmen im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr von 2,56 € auf 2,69 € zu. Die Umsätze im Bereich Real Estate konnten neben dem Finanzierungsleasing Airrail Center auch aufgrund der Rückgewinnung der Lufthansa als Stromkunde gesteigert werden. Die Parkierungseinnahmen entwickelten sich aufgrund gestiegener Passagiermengen ebenfalls positiv. Negativ auf die Umsatzerlöse wirkten sich im Wesentlichen die gesunkenen Mieteinnahmen aufgrund von Gebäudeabbrissen aus.

Zu der Steigerung der Gesamtleistung trug auch ein Anstieg der übrigen Erträge kräftig bei. Hier waren vor allem die Tilgung eines unter Nennwert erworbenen Darlehens im Zusammenhang mit der Beteiligung an dem Airrail Center sowie Rückstellungsaufhebungen aufgrund von Verjährungen möglicher Rückerstattungsansprüche ausschlaggebend. Die Gesamtleistung des Segments stieg somit von 797,6 Mio € auf 897,2 Mio €, bereinigt um die Erträge aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center stieg diese noch um 42,0 Mio € auf 839,6 Mio €.

Im operativen Aufwand erfolgte – in gleicher Höhe wie umsatzseitig – die einmalige Erfassung des Finanzierungsleasings Airrail Center (57,6 Mio €). Ohne diesen Effekt stieg der operative Aufwand um 4,9 % von 483,0 Mio € auf 506,6 Mio €. Der Anstieg des Materialaufwands ist im Wesentlichen auf die erhöhten Stromkosten im Zusammenhang mit der Rückgewinnung der Lufthansa als Stromkunden zurückzuführen. Der Personalaufwand stieg aufgrund der Rückstellungsbildung für die Altersteilzeit ebenfalls deutlich an. Diese Steigerung konnte durch einen starken Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen insbesondere durch eine geringere Rückstellungsbildung als im Vorjahr ausgeglichen werden. Aufgrund der positiven Entwicklung vor allem im Retail-Geschäft sowie der genannten Sondereffekte stieg das Segment-EBITDA

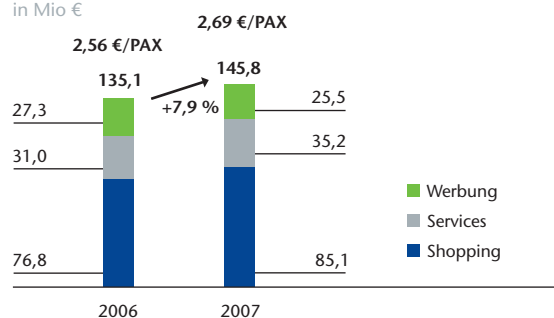
Ground Handling

in Mio €	2006	2007	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	624,1	620,5	-3,6	-0,6
EBITDA	63,0	37,4	-25,6	-40,6
EBIT	34,6	12,6	-22,0	-63,6
Mitarbeiter	7.865	8.062	197	2,5

im Berichtszeitraum von 314,6 Mio € auf 333,0 Mio €. Im Vergleich zum Vorjahrswert entspricht dies einer Steigerung um 5,8 %. Das Auslaufen planmäßiger Nutzungsdauern einiger Objekte wirkte sich mindernd auf die Abschreibungen aus, die von 95,0 Mio € auf 88,4 Mio € rückläufig waren. Das EBIT erreichte damit eine Steigerung von 11,4 % auf 244,6 Mio €.

Retail-Erlöse pro Passagier

in Mio €



Ground Handling

Die Umsatzerlöse des Segments Ground Handling lagen mit 620,5 Mio € leicht unter dem Vorjahrsniveau. Hier kamen gegenläufige Effekte zum Tragen. Einerseits führte die Verkehrssteigerung zu einem Umsatzwachstum. Andererseits ergaben sich aus dem außerordentlich hohen Bedarf an Enteisungsleistungen im ersten Quartal des Vorjahrs und dem milden Winter in diesem Jahr Umsatzrückgänge. Auch der Verlust eines Großkunden im Frachtbereich ließ die Umsätze gegenüber dem Vorjahr sinken.

Die übrigen Erträge sind vor allem aufgrund der im Vorjahr aufgelösten Rückstellungen für den Lufthansa-Abfertigungsvertrag in Höhe von 10,0 Mio € stark zurückgegangen. Die Gesamtleistung lag insgesamt um 16,6 Mio € beziehungsweise um 2,5 % unter dem Vorjahrswert.

Der operative Aufwand stieg von 602,6 Mio € auf 611,6 Mio €. Während der Sachaufwand nahezu unverändert blieb, stieg der Personalaufwand vor allem durch die Rückstellungen für Altersteilzeit. Aufgrund der genannten Effekte sank das EBITDA deutlich von 63,0 Mio € auf 37,4 Mio €. Die Abschreibungen gingen um 3,6 Mio € zurück und ließen das EBIT etwas schwächer im Vergleich zum EBITDA von 34,6 Mio € auf 12,6 Mio € absinken.

External Activities

in Mio €	2006	2007	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	431,9	538,4	106,5	24,7
EBITDA	42,0	70,5	28,5	67,9
EBIT	0,2	33,4	33,2	>100
Mitarbeiter	11.283	13.130	1.847	16,4

External Activities

Der Umsatz des Segments External Activities stieg im Berichtszeitraum um 24,7 % auf 538,4 Mio €. Dieser signifikante Anstieg ist im Wesentlichen auf die erstmalige, ganzjährige Konsolidierung unseres bulgarischen Tochterunternehmens Fraport Twin Star, die seit August 2007 erfolgte Vollkonsolidierung der Beteiligung in Lima sowie auf gestiegene Umsatzerlöse unserer Sicherheitstochter ICTS Europe zurückzuführen.

Die sonstigen Umsatzerlöse sind im Vorjahrsvergleich, trotz der fehlenden Erträge aus dem veräußerten Tochterunternehmens TCR, angestiegen. Ausschlaggebend hierfür waren im Wesentlichen Einnahmen aus Beratungs- und Managementleistungen in Indien und Kairo. Die übrigen Erträge stiegen trotz der hohen positiven Einmaleffekte des Vorjahrs aus dem Verkauf der TCR sowie einer Ausgleichszahlung für das Terminalprojekt in Manila, aufgrund einer Rückstellungsauflösung im Zusammenhang mit der abgelaufenen Konzession in Antalya. Die Gesamtleistung stieg damit im Berichtszeitraum von 485,9 Mio € auf 593,7 Mio € beziehungsweise um 22,2 %.

Der im Vergleich zum Vorjahrszeitraum gestiegene Personalaufwand resultierte vorwiegend aus der Geschäftsausweitung der ICTS sowie aus der ganzjährigen Vollkonsolidierung der Fraport Twin Star. Der Sachaufwand stieg ebenfalls aufgrund der erstmaligen ganzjährigen Vollkonsolidierung unserer Beteiligung in Bulgarien, der Vollkonsolidierung der Beteiligung in Lima sowie erhöhten Aufwendungen aus unserer Betriebsstätte in Indien deutlich an. Der gesamte operative Aufwand wuchs damit von 443,9 Mio € auf 523,2 Mio €.

Das EBITDA stieg, trotz der genannten Sondereffekte des Vorjahrs, aufgrund der positiven Entwicklung sowie des einmaligen Sondereffekts aus der abgelaufenen Konzession in Antalya um 28,5 Mio € auf 70,5 Mio € an. Die Abschreibungen gingen vor allem aufgrund des Sondereffekts des Vorjahrs – Abschreibungen auf den Goodwill unserer alten Konzession in Antalya – um 4,7 Mio € auf 37,1 Mio € zurück. Das EBIT verzeichnete mit 33,4 Mio € ein Plus von 33,2 Mio €.

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

Beteiligungen

Nachfolgend sind die Geschäftsverläufe der wichtigsten Beteiligungen außerhalb des Standorts Frankfurts vor Konsolidierung dargestellt.

Die 100-prozentige Sicherheitstochter **ICTS** steigerte ihre Umsatzerlöse im Berichtszeitraum durch die Ausweitung ihrer Geschäfte vor allem in Großbritannien, Frankreich und Griechenland um 9,6 % von 292,2 Mio € auf 320,2 Mio €. Das um die Verkaufserlöse von FraSec an die Fraport AG bereinigte EBITDA lag aufgrund leicht unterproportional gewachsener Aufwendungen mit 10,9 Mio € um 22,5 % über dem Vorjahrswert. Das bereinigte EBIT lag mit 8,3 Mio € ebenfalls deutlich über dem Vorjahrswert von 4,0 Mio €.

In **Antalya** stieg der Gesamtumsatz der beiden konsolidiert dargestellten Gesellschaften (seit 14. September Konsolidierung der neuen Gesellschaft mit 34 %) im Vorjahresvergleich infolge des gestiegenen Passagieraufkommens von 54,6 Mio € auf 64,8 Mio € an. Erhöhte Abgaben an die türkische Flughafen-Behörde (DHMI) aufgrund des gestiegenen Passagieraufkommens sowie eine Sonderzahlung an die DHMI im Rahmen einer Gewährleistungsgarantie, führten in der alten Betriebsgesellschaft zu überproportionalen Aufwendungen. In der neuen Betriebsgesellschaft wurde zudem ein erhöhter sonstiger betrieblicher Aufwand resultierend aus Anlaufkosten für die neue Konzession verzeichnet. Insgesamt führten diese Effekte zu einem Rückgang des EBITDA von 26,9 Mio € auf 26,1 Mio €. Das zusammengefasste EBIT sank von 11,9 Mio € auf 1,7 Mio €, insbesondere aufgrund der jährlichen Abschreibungen der aktivierten Konzessionszahlungen an die DHMI in der neuen Betriebsgesellschaft.

Entgegen der positiven Passagierentwicklung in **Frankfurt-Hahn** gingen die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2007 um 2,2 Mio € auf 41,3 Mio € zurück. Ursachen hierfür sind im Wesentlichen die Mindereinnahmen aus dem Enteisungsgeschäft aufgrund des milden Winters und das durch den Wegfall der Militärflüge leicht rückläufige Frachtgeschäft. Das EBITDA liegt primär wegen des Rückgangs des Materialauf-

wands im Zusammenhang mit den gesunkenen Enteisungsleistungen leicht über dem Vorjahrsniveau bei 0,6 Mio € (Vorjahr 0,4 Mio €). Aufgrund der anhaltend hohen Abschreibungen für Grundstücke und Bauten sowie technische Anlagen ist das EBIT immer noch mit –10,0 Mio € negativ, aber leicht über dem Vorjahrsniveau von –11,2 Mio €.

Der „at equity“ bewertete Flughafen **Hannover-Langenhagen** weist trotz eines leichten Rückgangs der Passagierzahlen eine positive Umsatzentwicklung aus. Im Berichtszeitraum stiegen die Umsatzerlöse von 136,3 Mio € auf 140,2 Mio €, was insbesondere auf die Neueinführung des Schallschutzzentgelts zurückzuführen ist. Das Ausbleiben von ertragsteigernden Sondereffekten unter anderem aus der Auflösung von Rückstellungen im Vorjahr sowie erhöhten Personalaufwendungen durch Tarifumstellungen führt zu einem um 9,9 % unter dem Vorjahr liegenden EBITDA. Das EBIT spiegelt die oben genannte verringerte Umsatz- und Aufwandsentwicklung wider.

Unsere Beteiligung in Bulgarien **Fraport Twin Star Airport Management AD** weist in ihrem ersten vollen Betriebsjahr einen Umsatz von 41,3 Mio €, ein EBITDA von 12,9 Mio € sowie ein EBIT von 10,1 Mio € aus. Aufgrund der erstmaligen ganzjährigen Vollkonsolidierung der Beteiligung ist ein Vergleich zu Vorjahrswerten nicht möglich.

Aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens sind die Umsatzerlöse in unserer seit August 2007 vollkonsolidierten Beteiligung in **Lima** gegenüber dem Vorjahr deutlich von 79,6 Mio € auf 88,5 Mio € angestiegen. Unterproportional steigende Aufwendungen ließen das EBITDA im Vorjahresvergleich um 4,5 Mio € auf 23,2 Mio € anwachsen. Trotz leicht erhöhter Abschreibungen aufgrund gesteigener Investitionstätigkeiten lag das EBIT bei 16,3 Mio €, ein Plus von 4,1 Mio €.

Nachfolgend sind die Geschäftszahlen der wichtigsten Beteiligungen abgebildet. Die dargestellten Werte sind nach IFRS ermittelt und beruhen auf den Abschlüssen der einzelnen Gesellschaften:

in Mio €	Umsatz			EBITDA			EBIT		
	2006	2007	Veränderung in %	2006	2007	Veränderung in %	2006	2007	Veränderung in %
ICTS ¹	292,2	320,2	9,6	8,9	10,9	22,5	4,0	8,3	>100
Antalya ²	54,6	64,8	18,7	26,9	26,1	–3,0	11,9	1,7	–85,7
Frankfurt-Hahn	43,5	41,3	–5,1	0,4	0,6	50,0	–11,2	–10,0	–10,7
Twin Star	0,6	41,3	–	–4,6	12,9	–	–4,7	10,1	–
Hannover	136,3	140,2	2,9	42,5	38,3	–9,9	21,5	15,9	–26,1
Lima	79,6	88,5	11,2	18,7	23,2	24,1	12,2	16,3	33,6

¹ Zahlen für 2006 bereinigt um jeweilige Anteile der FraSec, Zahlen für 2007 ohne Ertrag aus dem FraSec-Verkauf

² Bis einschließlich 13. September 2007 alte Konzession mit 100 % Eigenkapitalanteil (nur Terminal 1); seit 14. September 2007 neue Konzession inklusive Domestic-Terminal mit 51 % Stimmrechtsanteil und 34 % Eigenkapitalanteil

Vermögens- und Finanzlage

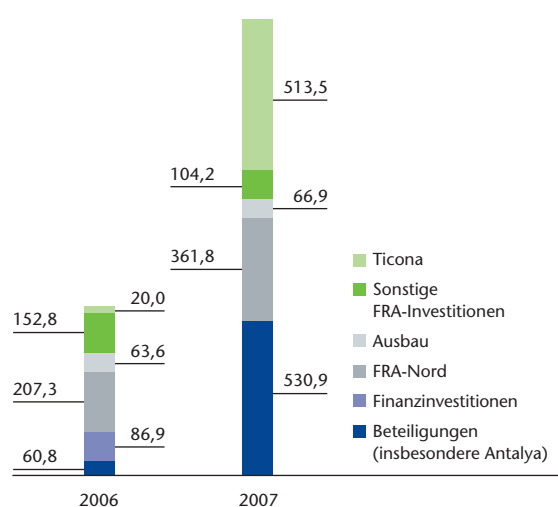
Investitionen

Im Jahr 2007 investierte der Fraport-Konzern insgesamt 1.577,3 Mio €, beziehungsweise 985,9 Mio € mehr als im Vorjahr. Dieser bedeutende Anstieg resultierte mit 513,5 Mio € insbesondere aus den abgezinst aktivierten, aber noch nicht zahlungswirksamen Investitionen im Zusammenhang mit dem Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticono GmbH. Des Weiteren wurde verstärkt in die Infrastruktur im Norden des Flughafens im Rahmen des sogenannten FRA-Nord-Projekts investiert. Hierbei entfiel der größte Teil in Höhe von 291,6 Mio € auf die Modernisierung und schrittweise Erweiterung der bestehenden Terminalanlagen. Die Investitionssumme beinhaltet auch die brandschutztechnische Ertüchtigung der Terminals sowie die Umbauten in Vorbereitung auf den Airbus A380. Darüber hinaus wurden Investitionen in die Sanierung der Start- und Landebahn Süd getätigt.

Die sonstigen Investitionen stiegen im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der anhaltenden Umsetzung der EU-Sicherheitsrichtlinien sowie der Modernisierung der Ausstattung der Bodenverkehrsdienste. In den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens wurden – ohne die Investitionen im Zusammenhang mit dem Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticono GmbH – 66,9 Mio € investiert. Dies ist unter anderem auf den Rückbau der ehemaligen US-Air Base im Süden des Frankfurter Flughafens sowie weiterer Abrissmaßnahmen zurückzuführen.

Investitionen

in Mio €



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

Die stark angestiegenen Investitionen unserer Beteiligungen sind im Wesentlichen auf den abgezinst aktivierten anteiligen Konzessionsbetrag für den Terminalbetrieb am Flughafen Antalya in Höhe von 448,5 Mio € zurückzuführen¹⁵.

Investitionen in Finanzanlagen wurden im Berichtszeitraum keine getätigt.

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 32,8 % auf 5.704,7 Mio €.

Die **langfristigen Vermögenswerte** nahmen um 36,3 % von 3.379,2 Mio € auf 4.604,8 Mio € zu. Dieser bedeutende Anstieg resultierte vor allem aus der Aktivierung des abgezinsten Zeitwerts der Zahlungsverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticono GmbH in Höhe von 513,5 Mio € im Sachanlagevermögen sowie den Investitionen in den Flughafen-Ausbau und den Modernisierungsmaßnahmen an den bestehenden Terminals im Rahmen des FRA-Nord-Projekts. Der Zuwachs an Investments in Flughafen-Betreiberprojekte ist im Wesentlichen auf die anteilige Aktivierung der Konzession für den Terminalbetrieb in Antalya in Höhe von 444,5 Mio € und die erstmalige Vollkonsolidierung des Flughafens Lima in Höhe von 119,7 Mio € zurückzuführen.

Die als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien gingen im Vergleich zum Bilanzstichtag stark zurück. Grund hierfür bildete der Anlagenabgang im Zusammenhang mit dem Finanzierungsleasing Airrail Center. Durch die Vollkonsolidierung des Flughafens Lima – effektiv ab 1. August 2007 – entfiel dessen Berücksichtigung innerhalb der at equity-Bewertung. Darüber hinaus wurde ein Teil der langfristigen Finanzanlagen in kurzfristige Finanzanlagen umgeschichtet.

Die **kurzfristigen Vermögenswerte** stiegen unter anderem dadurch um 20,2 % auf 1.099,9 Mio €. Darüber hinaus spiegelte sich in der Position zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte der mögliche Verkauf unserer Sicherheitstochter wider, welcher ebenfalls auf der Passivseite abgebildet wurde.

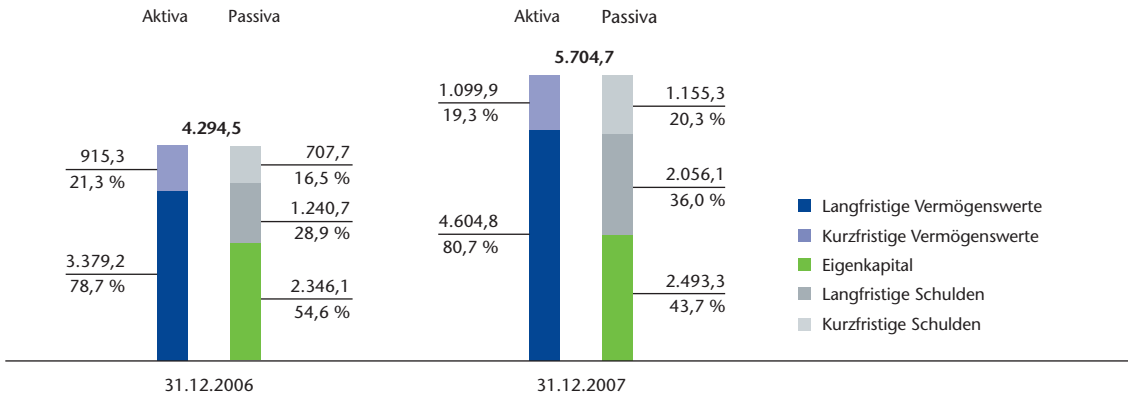
Das **Eigenkapital** erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund des Jahresüberschusses um 147,2 Mio € auf 2.493,3 Mio €. Die **Eigenkapitalquote** reduzierte sich von 51,7 % auf 41,3 %.

Die **langfristigen und kurzfristigen Schulden** stiegen um 1.263,0 Mio € auf 3.211,4 Mio €. Dieser Anstieg ist vor allem auf die Passivierung des abgezinsten Zeit-

¹⁵ Fraport hält seit dem 14. September 2007 durch den neuen Konzessionsvertrag 51 % der Stimmrechtsanteile und 34 % Eigenkapitalanteile an den betriebenen Terminalgebäuden in Antalya

Bilanzstruktur

in Mio €



werts der Zahlungsverpflichtungen für die Celanese AG/Ticono GmbH, die zusätzlichen Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit dem neuen Konzessionsvertrag in Antalya und die erstmalige Vollkonsolidierung der Beteiligung in Lima zurückzuführen. Darüber hinaus stiegen die Verbindlichkeiten gegenüber den Kreditinstituten zur Finanzierung unserer Investitionstätigkeiten am Standort Frankfurt.

Die Differenz aus den Finanzschulden und dem Zahlungsmittelbestand, die **Netto-Finanzschulden**, beliefen sich zum 31. Dezember 2007 auf 547,1 Mio €. Im Vorjahrszeitraum beliefen sich diese auf 211,5 Mio €. Das **Gearing** stieg infolge des nahezu konstanten Zahlungsmittelbestands um 13,7 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahrswert auf 23,2 %.

Aus den Haftungsverhältnissen sind derzeit keine wesentlichen Auswirkungen auf die zukünftige Vermögenslage ersichtlich.

Kapitalflussrechnung

Im Geschäftsjahr 2007 betrug der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit** 478,6 Mio €, der vergleichbare Wert 2006 lag leicht höher auf 484,9 Mio €. Der Mittelzufluss aus dem betrieblichen Bereich lag bei 624,1 Mio € und damit um 17,5 Mio € unter dem Vorjahrswert. Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen aus dem niedrigeren Jahresüberschuss in 2007, geringeren Ertragsteuerzahlungen sowie der Anpassung der latenten Steuern im Zusammenhang mit der Anwendung der im August verkündeten Unternehmenssteuerreform. Die starke Veränderung der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte ist insbesondere auf

die erstmalige Aktivierung des Körperschaftsteuerguthabens in 2006 und die Umschichtung eines Teils der langfristigen Finanzanlagen in kurzfristige Finanzanlagen in 2007 zurückzuführen.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** in Höhe von 640,5 Mio € lag deutlich über dem Vorjahrswert von 499,4 Mio €. Ausschlaggebend für diesen Anstieg waren insbesondere die stark erhöhten Investitionen in Sachanlagen in die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals und den Ausbau des Frankfurter Flughafens sowie Investitionen in immaterielle Vermögenswerte, hier vor allem die Anzahlung für die neue Konzession zum Terminalbetrieb am Flughafen Antalya. Im Gegensatz zum Vorjahr haben wir 2007 keine sonstigen Finanzinvestitionen im Rahmen des Asset-Managements getätigt. Unsere Einnahmen aus Anlagenabgängen lagen auch bedingt durch die im ersten Quartal vorausgezahlten Mieteinnahmen aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center um 83,7 Mio € über dem Vorjahr.

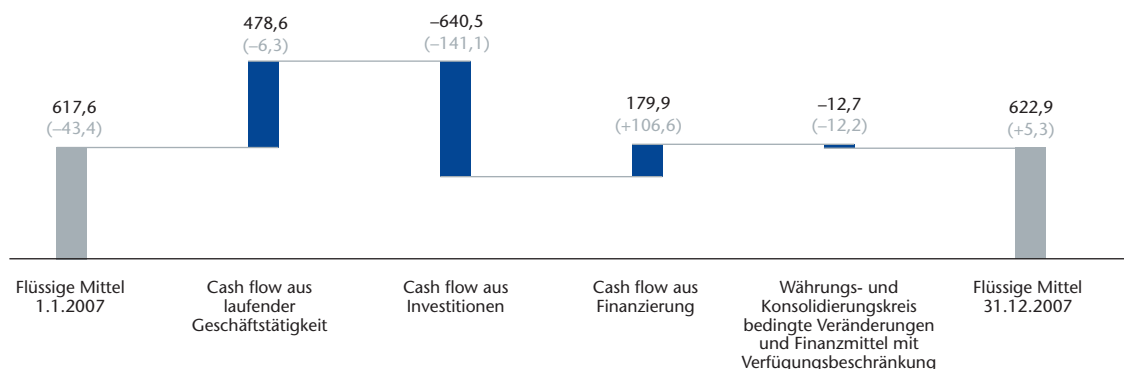
Die freien, dem Unternehmen zur Verfügung stehenden Mittel, der **Free cash flow**, lag im Berichtszeitraum wegen der stark erhöhten Investitionstätigkeit bei -248,6 Mio €, im Vorjahrszeitraum lag dieser positiv bei 33,8 Mio €.

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** in Höhe von 179,9 Mio € resultierte insbesondere aus der Neuaufnahme von Bankkrediten zur Finanzierung unserer Investitionstätigkeiten am Standort Frankfurt.

Insgesamt nahm der **Finanzmittelbestand** in der Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2007 um 5,3 Mio € auf 622,9 Mio € zu.

Veränderung der flüssigen Mittel

in Mio € (Veränderung gegenüber dem Vorjahr)



Finanzmanagement

Das Finanzmanagement der Fraport AG ist im Wesentlichen zentral organisiert und umfasst die Funktionen Corporate Finance/Treasury, Finanzcontrolling sowie Finanzabwicklung.

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 derzeit neben dem internen Cash flow und den im Wesentlichen aus dem IPO verbliebenen finanziellen Mitteln verschiedene voneinander unabhängige Kreditlinien mit mehreren Finanzinstituten in ausreichender Höhe zur Verfügung. Die genannten liquiden Mittel sind auf Basis eines verabschiedeten Asset-Management-Konzepts konservativ angelegt und werden sukzessive zur Finanzierung des Flughafen-Ausbaus verwendet. Ferner wird die Sicherung der Liquidität als solche durch das zentralisierte Liquiditätsmanagement gesteuert und eine Optimierung durch ein Cash-Pooling ermöglicht.

An zweiter Stelle der Ziele ist die Begrenzung von finanzwirtschaftlichen Risiken zu nennen. Diese treten unter anderem in den Ausprägungen von Zins- und Währungsschwankungen auf. Bezüglich der **Rentabilität** streben wir eine Ertragsoptimierung beziehungsweise die Minimierung des Zinsaufwands inklusive Transaktionskosten an. Die zur Erreichung dieser Ziele implementierten Prozesse spiegeln dabei die Grundsätze des Finanzmanagements wie zum Beispiel Vieraugenprinzip, Funktionstrennung von Handel und Ab-

wicklung 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 Center) zu sehen.

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 erfordert wird, werden wir im Rahmen dieser Finanzierung die Bandbreite der Finanzierungsquellen voraussichtlich erweitern. Ausgehend von einer starken Eigenkapitalbasis werden daher die anstehenden Investitionen, abhängig von den dann vorherrschenden Rahmenbedingungen an den Kapitalmärkten, durch weitere Fremdkapitalinstrumente wie zum Beispiel syndizierte Kredite, Bonds oder US Private Placements finanziert. Im Rahmen der Investitionsfinanzierung werden wir uns an den im Kapitalmarkt bereits kommunizierten Verschuldungszielen orientieren. 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 gegeben hat, die eines Ratings bedurften. Vor dem Hintergrund des anstehenden Investitionsprogramms kann sich jedoch eine Finanzierungssituation ergeben, in der ein externes Rating insgesamt förderlich ist. Diesbezüglich wird überlegt und geprüft, ob ein Rating für Fraport Netto-vorteile generieren könnte.

Aktie und Investor Relations

Mit einem Schlusskurs von 53,87 € notierte die Fraport-Aktie im Vergleich zu dem Jahresanfangskurs von 54,02 € nahezu unverändert. Die Fraport-Aktie konnte demnach nicht auf gleicher Höhe mit dem MDAX abschließen, der um 4,9 % zunahm. Der DAX stieg im Berichtsraum um 22,3 %.

Die Entwicklung der Aktie war wesentlich bestimmt durch die Reaktionen auf die Publikation der Geschäftszahlen von 2006 Anfang März sowie die Meldung einer leichten Absenkung der Flughafen-Entgelte zum 1. Juli 2007, die einen dämpfenden Effekt auf die Kursentwicklung der Aktie im ersten Halbjahr hatten. Auch der verhaltene Ausblick für das Gesamtgeschäftsjahr 2007 – bedingt durch Verzögerungen in der Akquisition zusätzlicher Anteile in Lima sowie der anhaltenden Wachstumsbegrenzungen am Hauptstandort Frankfurt – als wesentliche Treiber des Konzern-EBITDA – trugen ebenso zu der negativen Kursentwicklung bei.

Eine deutliche Kurserholung ließ sich vor allem nach der Kommunikation der Fraport-Brückenstrategie bis zu dem Zeitpunkt des Ausbaus des Frankfurter Flughafens am Investor Day im September, die die strategische Vorgehensweise bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Landebahn festlegt sowie nach der Veröffentlichung der Neunmonatsfinanzzahlen ver-

zeichnen. Ein Anheben des Ausblicks in Bezug auf das Konzern-EBITDA aufgrund positiver Verkehrserwartungen und die erfolgreichen Abschlüsse der Akquisitionsprojekte in Lima und Antalya ließen die Fraport-Aktie im letzten Quartal wieder deutlich stärker gegenüber den beiden Vergleichsindizes notieren. Während die Fraport-Aktie im letzten Quartal um 10,8 % zulegte und somit noch einen guten Jahresendwert erreichte, stieg der DAX lediglich um 2,6 %; der MDAX verlor in diesem Zeitraum sogar 4,5 % an Wert.

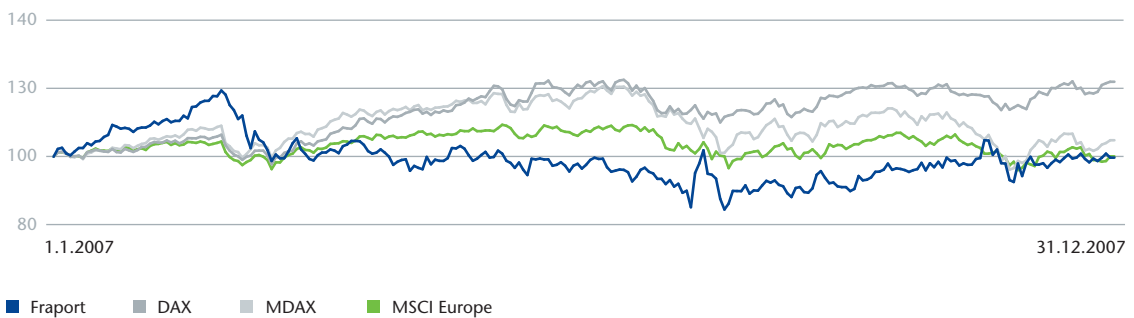
Während des Berichtszeitraums wurden im Xetra-Handel der Frankfurter Börse – dem Hauptumschlagplatz unserer Aktie – durchschnittlich 262.132 Aktien pro Tag umgesetzt. Gegenüber dem Börsenjahr 2006 entspricht dies einem Anstieg von 25,3 %.

Auch in 2007 wurde unsere Aktie erneut in den bedeutendsten Nachhaltigkeitsindizes DJSI STOXX und FTSE4Good-Index bestätigt. Erstmals ist die Fraport-Aktie auch mit der aktuellen Bestätigung im DJSI World aufgenommen worden. Eine Listung in diesen Indizes erhalten ausschließlich Unternehmen, die in ihrer nachhaltigen Unternehmensführung gemäß den Kriterien Ökonomie, Ökologie sowie Engagement im sozialen und kulturellen Bereich vorbildlich sind.

Die Marktkapitalisierung am Jahresende lag mit dem Schlusskurs von 53,87 € je Aktie bei 4.932,4 Mio €.

Kursentwicklung 2007 der Fraport-Aktie im Vergleich

auf 100 indiziert



Die nachfolgende Tabelle listet 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 GR		
		2006	2007
Grundkapital Fraport AG (nach IFRS)	Mio €	913,7	914,6
Anzahl Aktien gesamt zum 31. Dezember	Stück	91.478.347	91.561.272
Anzahl Aktien im Umlauf ¹ zum 31. Dezember	Stück	91.368.619	91.456.593
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Berichtszeitraumdurchschnitt)	Stück	91.228.810	91.422.116
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresschlusskurs	in €	54,02	53,87
Höchstkurs ²	in €	66,77	64,65
Tiefstkurs ³	in €	44,90	45,53
Jahres-Performance	in %	22,3	1,9
Beta relativ zum MDAX		0,85	0,65
Marktkapitalisierung	in Mio €	4.936	4.932
Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag	in Stück	209.183	262.132
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	2,48	2,26
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	2,51	2,28
Kurs-Gewinn-Verhältnis ⁴		21,5	23,6
Dividende je Aktie ⁵	in €	1,15	1,15
Ausschüttungssumme	in Mio €	105,2	105,3
Dividendenrendite zum 31. Dezember	in %	2,1	2,1

¹ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien

² Schlusskurs am 27. Februar 2006 beziehungsweise 26. Februar 2007

³ Schlusskurs am 2. Januar 2006 beziehungsweise 17. August 2007

⁴ Bezogen auf den Jahresschlusskurs

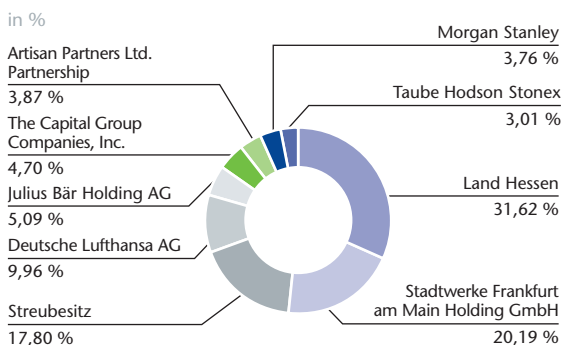
⁵ Vorgeschlagene Dividende (2007)

Aktionärsstruktur

Mit Schreiben vom 21. März 2007 teilte uns die Bundesrepublik Deutschland mit, dass ihre restlichen Anteile von 6,6 % an Fraport veräußert wurden und sie somit nicht mehr Aktionär der Fraport AG ist. Ende Oktober 2005 hielt die Bundesrepublik Deutschland noch 18,2 % der Anteile. Diese wurden in zwei Tranchen bei Finanzinvestoren platziert. 11,6 % wurden direkt verkauft. Die zweite Tranche stellte eine Kombination aus Kaufoptionen und einer Umtauschanleihe mit einer Laufzeit von 17 Monaten dar.

Die Aktionärsstruktur stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

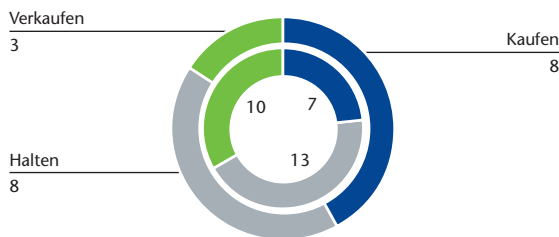
Aktionärsstruktur am 31. Dezember 2007*



* Die relativen Anteile der Aktionäre wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2007 angepasst, daher können diese vom Zeitpunkt der Meldung der Schwellenüberschreitung/-unterschreitung beziehungsweise von den eigenen Angaben der jeweiligen Anteilseigner abweichen

Analystenempfehlungen

zum 31. Dezember 2006 (innen) zum 31. Dezember 2007 (außen)



Quelle: Bloomberg, 2. Januar 2007 (innen), Bloomberg, 2. Januar 2008 (außen)

Dividendenpolitik

Aufsichtsrat und Vorstand der Fraport AG wollen der Hauptversammlung vorschlagen, eine Dividende auf Vorjahrsniveau in Höhe von 1,15 € je Aktie zu beschließen. Bezogen auf den Jahresüberschuss der Fraport AG von 143,8 Mio € (HGB) würde die Ausschüttungsquote damit bei 73,2 % liegen, bezogen auf den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbaren Konzern-Jahresüberschusses von 208,7 Mio € bei 50,5 %. Die vergleichbaren Vorjahrswerte lagen bei 42,4 % beziehungsweise 45,9 %.

Investor Relations

Das Fraport-Investor-Relations-Team unterstützt die auf nachhaltige Wertsteigerung ausgerichtete Unternehmensstrategie durch eine umfassende, offene und zeitnahe Kommunikation gegenüber allen Kapitalmarktteilnehmern.

Die Anzahl der Teilnahmen an Roadshows und Konferenzen wurde in 2007 deutlich erhöht. Im Rahmen von 23 Roadshows und elf Konferenzen wurden 339 Einzelgespräche über die aktuelle Geschäftslage und Zukunftsaussichten des Unternehmens geführt. Weitere 42 Einzelgespräche fanden in den Räumen der Fraport AG statt. Privatanleger, Kundenberater und Vermögensverwalter erhielten darüber hinaus die Gelegenheit sich im Rahmen von Vortragsreihen, Führungen und Konferenzen über die aktuelle Entwicklung der Fraport AG zu informieren und offene Fragen stellen zu können. Neben vier weiteren Conference Calls zu den Publikationsterminen der Geschäftsergebnisse, der Aktionärs-Hauptversammlung und dem Fraport-Investor Day standen unseren Privatanlegern, Analysten und institutionellen Investoren im Internet zu jeder Zeit zahlreiche aktuelle Informationen rund um ihr Unternehmen inklusive sämtlicher Kontaktdaten offen.

Auch in 2008 planen wir unsere offene Kommunikation mit unseren Anteilseignern und Interessenten fortzusetzen und weiter zu intensivieren.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Seit dem Börsengang im Jahr 2001 können Fraport-Beschäftigte im Rahmen eines Mitarbeiteraktienprogramms 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 6.594 Beschäftigte für eines der angebotenen Aktienmodelle und zeichneten 78.325 neue Aktien. Der Ausgabekurs der Aktien, der sich aus dem durchschnittlichen Xetra-Schlusskurs im Zeitraum vom 5. bis 20. April 2007 abzüglich eines Abschlags von 1,00 € errechnete, lag in diesem Jahr bei 54,59 €. Die Beteiligung der Beschäftigten war mit rund 52 % die höchste seit der Einführung des Programms. Seit Start des Mitarbeiteraktienprogramms haben Fraport-Beschäftigte damit insgesamt 999.050 Aktien erworben.

Neben der Fraport AG haben auch elf Tochtergesellschaften am Mitarbeiteraktienprogramm teilgenommen und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern den Kauf von Fraport-Aktien zu vergünstigten Konditionen angeboten.

Angaben gemäß § 289 Abs. 4, § 315 Abs. 4 Handelsgesetzbuch

Das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von 915.612.720,00¹⁶ € ist in 91.561.272 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen.

Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide beträgt 51,81 %. Daraus entfallen auf das Land Hessen 31,62 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,19 %.

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

Der an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Abschlussstichtag angepasste Stimmrechtsanteil ist den Aktionären wie folgt zuzuordnen: Deutsche Lufthansa AG 9,96 %, Julius Bär Holding AG 5,09 %, The Capital Group Companies, Inc. 4,70 %, Artisan Partners Ltd. Partnership 3,87 %, Morgan Stanley 3,76 % sowie Taube Hodson Stonex Partners 3,01 %.

Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands richtet sich nach den einschlägigen Bestimmungen des Aktiengesetzes (§§ 84, 85 AktG). Die Änderung der Satzung beurteilt sich nach dem § 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

¹⁶ Stand 31. Dezember 2007

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 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 ein- oder mehrmals um bis zu 9,5 Mio € zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2007 wurden aus dem genehmigten Kapital 783.250 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet. Zum 31. Dezember 2007 verbleibt ein genehmigtes Kapital von 8,0 Mio €, das durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und den von ihr ausgewählten verbundenen Unternehmen genutzt werden kann. Für Details siehe Anhang Tz. 27.

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-Option-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. Für Aktien, die im Rahmen der erfolgsabhängigen Vergütung an Vorstände ausgegeben wurden, besteht teilweise eine Sperrfrist von zwölf beziehungsweise 24 Monaten.

Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2007 6,2 Mio € (ursprünglich 13,9 Mio €). In 2007 wurden von den bereits gewährten Bezugsrechten 106.260 € (4.600 Optionen) ausgeübt.

Die Gesellschaft ist durch Beschluss der Hauptversammlung 2007 ermächtigt, eigene Aktien bis zu insgesamt 3 % des zur Hauptversammlung 2007 bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Die eigenen Aktien dürfen vom Vorstand nur zur Bedienung von Bezugsrechten aus dem MSOP 2005 verwendet wer-

den, vom Aufsichtsrat als aktienbasierter Vergütungsteil im Rahmen der Vorstandsvergütung. In 2007 wurden aufgrund dieser Ermächtigungen keine eigenen Aktien erworben.

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.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Der Fraport-Konzern hat im vergangenen Geschäftsjahr durchschnittlich 30.437 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende und Freigestellte) beschäftigt, 2.191 mehr als 2006.

Der Zuwachs an Beschäftigten im Konzern entfiel mit 1.847 insbesondere auf das Segment External Activities. Grund hierfür war neben der erstmaligen ganzjährigen Vollkonsolidierung unserer bulgarischen Tochtergesellschaft Fraport Twin Star, die Ausweitung des Geschäfts unserer Sicherheitstochter ICTS Europe vor allem an den Standorten in Großbritannien, Frankreich und Griechenland.

Im Segment Aviation stieg die Mitarbeiterzahl aufgrund des Mehrbedarfs an Sicherheitsleistungen leicht um 1,5 % an. Im Segment Retail & Properties stieg die Beschäftigtenzahl vor allem im Zusammenhang mit der Umstrukturierung des Immobilienbereichs um 54 Beschäftigte an. Die Beschäftigtenzahl im Segment Ground Handling stieg unterdessen insbesondere aufgrund des erhöhten Personalbedarfs unserer Bodenabfertigungstochter Airport Personal Services um 197 Beschäftigte (+2,5 %) an.

Segment	2006	2007	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	6.238	6.331	93	1,5
Retail & Properties	2.860	2.914	54	1,9
Ground Handling	7.865	8.062	197	2,5
External Activities	11.283	13.130	1.847	16,4

Die Vorjahrswerte wurden aufgrund der Umgliederung im Sicherheitsgeschäft zu Vergleichszwecken angepasst

Am Standort Frankfurt beschäftigte der Fraport-Konzern in diesem Zeitraum im Durchschnitt 17.796 Personen, 1,5 % mehr als im Vorjahr.

	2006	2007	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	28.246	30.437	2.191	7,8
davon in Frankfurt	17.528	17.796	268	1,5
Beteiligungen	16.293	18.696	2.403	14,7
davon ICTS	9.852	10.213	361	3,7

In den genannten Zahlen sind die Auszubildenden und freigestellten Beschäftigten unseres Konzerns nicht berücksichtigt. Die durchschnittliche Auszubildendenzahl der Fraport AG betrug im Berichtszeitraum 302, sieben weniger als im Vorjahreszeitraum.

Entgeltgestaltung und betriebliche Altersvorsorge

Seit Oktober 2005 wird bei der Fraport AG der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) angewandt. Die Einführung leistungsdifferenzierter Bezahlung ist ein Kernelement des neuen Tarifrechts. Einen leistungsorientierten Vergütungsbestandteil haben wir bereits 2001 mit der Betriebsvereinbarung „Leistung, Erfolg, Anerkennung“ (LEA) eingeführt. Mit dem abgeschlossenen Zukunftsvertrag wurde der tariflichen Regelung zum Leistungsentgelt Rechnung getragen und eine neue Systematik für die Berechnung der leistungsbezogenen Bezahlung (LBB) eingeführt. 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 arbeitgeberfinanzierte Pensionszusage der Fraport AG ergänzt.

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

Personalführung und Personalentwicklung

Der Personal- und Führungskräfteentwicklung geben wir einen hohen Stellenwert. Ein differenziertes System der Personalentwicklung mit Instrumenten und Maßnahmen über alle Mitarbeitergruppen hinweg, unterstützt die Sicherung und Weiterentwicklung von Kompetenzen und Ressourcen. Mit unseren Befragungs- und Feedback-Instrumenten – Fraport-Barometer und 360°-Feedback – ermitteln wir jedes Jahr die Mitarbeiterzufriedenheit und die Einschätzung zu den bei Fraport gültigen Managementkompetenzen.

In der beruflichen Erstausbildung bieten wir jedes Jahr 110 jungen Menschen Ausbildungsmöglichkeiten. Neben klassischen Ausbildungsberufen sichern wir unseren Nachwuchskräftebedarf durch attraktive integrierte Bachelor-Studiengänge in den Fachrichtungen Luftverkehrsmanagement, Immobilienwirtschaft, Informatik sowie Betriebs- und Gebäudetechnik.

Das Fraport-College ist die Weiterbildungsplattform für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zielgruppenorientiert und bedarfsgerecht qualifizieren wir hier vor allem in den Feldern Führung, Airport-Operations, Betriebswirtschaft, EDV und Sprachen.

Mit unserem Q-Card-Programm ermöglichen wir unseren Beschäftigten die Teilnahme an attraktiven Weiterbildungsmaßnahmen im Rahmen ihrer Freizeit und leisten damit einen ergänzenden Beitrag zur Sicherung der Beschäftigungsfähigkeit.

Die strategische Führungskräfteentwicklung steuern wir über unsere Fraport-Academy durch Managemententwicklungsprogramme und eine gezielte Potenzialentwicklung. Kandidatinnen und Kandidaten für unterschiedliche Funktionen werden im Rahmen unserer Führungskräfteplanungskonferenz identifiziert und gezielt für die Übernahme neuer oder erweiterter Aufgaben gefördert. Unsere Internationalisierungsstrategie unterstützen wir mit der Entwicklung kompetenter short-term-experts.

Entwicklungs-Pools, MBA- und Trainee-Programme, Mentoring- und Austauschprogramme komplettieren unser Qualifizierungsportfolio.

Chancengleichheit und Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Zur Unterstützung der Chancengleichheit für Frauen und Männer wird bei Fraport seit 1998 die Methode Total-E-Quality (TEQ) angewendet. Ziel des Systems ist die Schaffung unternehmensweiter chancengerechter Rahmenbedingungen, die es den Beschäftigten ermöglichen, langfristig leistungsstark zu arbeiten und gleichzeitig ihre private work-life-balance zu leben. Zur Umsetzung wurde eine unternehmens- und inzwischen auch konzernweite Organisation geschaffen, die eine nachhaltig positive Unternehmenskultur sicherstellen soll. Mittlerweile umfasst die TEQ-Organisation zirka 50 Personen in insgesamt zehn bereichsbezogenen Teams – acht davon innerhalb der Fraport AG, zwei weitere in Tochtergesellschaften des Konzerns. Ziel der flächendeckenden Organisation ist die Sensibilisierung für Chancengleichheit sowie die bereichs- und geschlechtsspezifische Ermittlung konkreten Handlungsbedarfs. Vereinbarkeit von Beruf und Familie, Themen der Personalentwicklung, Zusammenarbeit mit Führungskräften, berufliche Entwicklungsmöglichkeiten für Frauen, Teleworking und Elternzeit für Väter sind nur einige der Schlagworte, mit denen sich TEQ in unserem Unternehmen beschäftigt.

Zum Beleg der Fortschritte bewirbt sich die Fraport AG regelmäßig um das **Total-E-Quality-Prädikat**, das im Rhythmus von drei Jahren vergeben wird.

Seit Einführung des TEQ-Systems 1997 wurden bereits vier Prädikate als Anerkennung für beispielhaftes und zukunftsweisendes Handeln einer an Chancengleich-

heit orientierten Personalpolitik erarbeitet. Am 19. Juni 2007 erhielt Fraport die Auszeichnung der berufundfamilie gGmbH zum familienfreundlichen Unternehmen. 1995 von der Hertie-Stiftung entwickelt, ist das „**audit berufundfamilie**“ ein strategisches Managementinstrument zur Verbesserung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

Empfohlen von den Spitzenverbänden der deutschen Wirtschaft, ermittelt es Potenziale und bietet individuelle Lösungen an. Durch den ausschließlichen Einsatz speziell qualifizierter und lizenzierter Auditorinnen und Auditoren ist die kontinuierlich hohe Qualität in der Durchführung des Audits gewährleistet. Die Schirmherrschaft liegt bei Dr. Ursula von der Leyen, Bundesministerin für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, sowie Michael Glos, Bundesminister für Wirtschaft und Technologie. Im Kuratorium sind Größen der Industrie, Kultur und Politik vertreten. Durch die Teilnahme am Audit erhält das Unternehmen unter anderem eine differenzierte Analyse seines Entwicklungspotenzials und hat exklusiven Zugang zu vielen Informationen rund um das Thema Beruf und Familie.

Das erlangte Grundzertifikat bescheinigt, dass Fraport in Sachen Vereinbarkeit bereits erhebliche Maßnahmen initiiert hat. Im Rahmen des Audits wurde vom Vorstand eine Zielvereinbarung unterzeichnet, die die Themenfelder Arbeitszeit und Arbeitsorganisation, Informations- und Kommunikationspolitik, Führungskompetenz, Personalentwicklung und Service für Familien umfasst.

Aufgrund dieser Zielvereinbarung und mit dem Ziel der Rezertifizierung wurden bei Fraport mehrere Teilprojekte zu den genannten Themenfeldern angestoßen. In Workshops wurden zahlreiche Impulse gegeben, die sich in der Ausgestaltung der Teilprojekte wiederfinden. Bereichsübergreifende Projektgruppen mit fachspezifischer Expertise nehmen sich derzeit der Themen an und erarbeiten Vorschläge für eine Weiterentwicklung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Zum Fortschritt der Projekte wird regelmäßig dem Betriebsrat sowie einem Lenkungsausschuss, der sich aus Vorstandsmitgliedern, Fach- und Führungskräften sowie Mitgliedern des Betriebsrats zusammensetzt, berichtet.

Gesundheitsförderung und Arbeitsschutz

Gesunde, qualifizierte und motivierte Beschäftigte sind ein Schlüssel für erfolgreiches Arbeiten und eine hohe Arbeitszufriedenheit. Aus diesem Grund sind körperliches, psychisches und soziales Wohlbefinden der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Ziele unseres Arbeits- und Gesundheitsschutzes. So werden auch die Bedürfnisse der Beschäftigten mit den wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens in Einklang gebracht.

Die Rahmenbedingungen für die gesundheitliche Betreuung der Beschäftigten haben sich tiefgreifend gewandelt, beispielsweise durch die demografische

Entwicklung. Verbunden damit sind neue Anforderungen an den Arbeits- und Gesundheitsschutz im Betrieb. Auch deshalb wurden die klassischen Tätigkeitsfelder nach und nach ergänzt, etwa durch psychologische Beratung oder ein betriebliches Eingliederungsmanagement. Das betriebliche Eingliederungsmanagement dient zur möglichst frühzeitigen Identifizierung und Umsetzung von im Einzelfall erforderlichen Maßnahmen zur Prävention, Gesundheitsförderung, Rehabilitation und Integration mit dem Ziel, die Gesundheit und die Arbeitsfähigkeit der Beschäftigten zu erhalten, zu fördern oder wiederherzustellen und das Arbeitsverhältnis möglichst auf Dauer zu sichern.

Unternehmen, die im internationalen Wettbewerb bestehen wollen, brauchen leistungsfähige und leistungsstarke Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Fraport AG widmet sich daher seit vielen Jahren der Gesundheit und dem Wohlbefinden der Beschäftigten. Dieses Engagement wird jährlich im Rahmen des Modellvorhabens „Integratives Gesundheitsmanagement“ der Gesundheitskasse AOK Hessen mit einer Beitragsreduzierung gewürdigt.

Innovations- und Ideenmanagement

Fraport stellt sicher, dass mit Nachhaltigkeit bestehende Produkte verbessert und neue entwickelt werden, um eine möglichst hohe Kundenzufriedenheit und Effizienzsteigerung zu gewährleisten. Das Ziel der laufenden Prozessoptimierung ist hierin enthalten, reicht jedoch alleine nicht aus. Deshalb sind Innovationen bei Fraport Führungsaufgabe und geben damit konkrete Vorgaben für die Kernprozesse des Unternehmens. Fraport hat die Entwicklung und Förderung von Innovationen in ihrer Unternehmensvision verankert. Die Unternehmensleitung hat sich des Weiteren in Führungsgrundsätzen dazu verpflichtet, Ideen und Innovationen konsequent voranzutreiben.

Ziel unseres Ideenmanagements ist die ständige Verbesserung unserer Dienstleistungen, Arbeitsprozesse und des Arbeitsumfelds durch Einbeziehung der Kreativität aller Mitarbeiter. Auch im Innovationsprozess findet der Input von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vorrangige Berücksichtigung. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für die Erhaltung und Steigerung unserer Wettbewerbsfähigkeit in einem sich ständig wandelnden Umfeld. Durch die Anregung eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses (KVP) kann das Unternehmen strategisch auf Wachstum durch Ideen und Innovationen ausgerichtet werden.

Das Integrierte Managementsystem des Fraport-Konzerns wird ausgebaut und weiterentwickelt

Im Oktober und November 2006 hat der Vorstand des Fraport-Konzerns das bereits vorhandene Integrierte Managementsystem auf eine neue Basis gestellt. Im Integrierten Managementsystem des Fraport-Konzerns sind nunmehr die Aspekte Qualität, Umwelt, Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie Wertemanagement unter

einem Dach vereint. Die Prozessorientierung und das gemeinsame Verständnis vom managen komplexer Prozesse wurden ebenfalls definiert.

Die so getroffenen Festlegungen waren Grundlage für die im Jahr 2007 durchgeführten weiteren Aktivitäten. Im Rahmen des Integrierten Managementsystems, bei dem das Qualitätsmanagement gemäß ISO, EN 9001 : 2001 den Rahmen bildet, wurden erfolgreich wesentliche Konzern-Unternehmen und Beteiligungen in das Gruppenzertifikat aufgenommen und durch den TÜV Österreich rezertifiziert. Dies entspricht dem vom Vorstand definierten Ziel, mit diesen Aktivitäten zum Integrierten Managementsystem den Prozessverantwortlichen und Führungskräften Werkzeuge an die Hand zu geben, die diese bei der Identifizierung von Optimierungspotenzialen unterstützen. Das effiziente Management komplexer Prozesse und Innovationen ist eine Hauptkompetenz von Fraport. Das im Konzern implementierte Integrierte Managementsystem ist deshalb ein unverzichtbares Instrument zur Erreichung unserer unternehmerischen Ziele.

Wissen finden, teilen und verfügbar machen

Im Jahr 2007 wurden Bausteine des Wissensmanagements bei Fraport umgesetzt. Angesichts des demografischen Wandels und der zunehmenden Bedeutung des Transfers von Erfahrung wurde eine Wissensstaffete – also ein moderierter Übergang bei Fach- und Führungswechsel – erprobt und eingeführt.

Seit März 2007 ist die Anwendung „Forschungswissen“ im Intranet online. Zahlreiche wissenschaftliche Arbeiten, die von Studenten bei Fraport geschrieben wurden, sind seither als Pdf-Dokumente aufgenommen und im Volltext durchsuchbar. Die Arbeiten mit mehr als 10.000 Seiten können nicht nur am Bildschirm gelesen, sondern auch zum internen Gebrauch heruntergeladen werden. Mit der Anwendung „Goldene Seiten“, einer Intranet-basierten Datenbank von Wissensträgern aus dem Konzern, können wertvolle Informationen über die Interessen und Fähigkeiten von Fraport-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern gefunden werden.

Als eines der ersten Unternehmen im deutschsprachigen Raum bietet Fraport seit Mitte 2007 allen Beschäftigten in der AG den freien Zugang zu einem firmeneigenen Wiki, dem „Skywiki“. Mit seinen vielfältigen Artikeln und verschiedenen Nutzern, die sich als Autoren angemeldet haben, stellt das Fraport-Wissensportal bereits jetzt einen breit akzeptierten und fundierten Wissensspeicher zu Themen rund um das Unternehmen und den Luftverkehr dar.

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der Vergütungsbericht ist im Corporate Governance-Bericht auf den Seiten 122 bis 126 enthalten und Bestandteil des Konzern-Lageberichts.

Nachhaltigkeitsbericht

Fraport orientiert sein unternehmerisches Handeln am Leitbild einer nachhaltigen Entwicklung. Als einer der weltweit führenden Airport-Betreiber wollen wir einen Beitrag zur Befriedigung heutiger Mobilitätsbedürfnisse leisten, ohne künftige Generationen in ihrer Freiheit einzuschränken.

Nachhaltigkeit in der schnelllebigen Welt des Luftverkehrs bedeutet weit in die Zukunft zu blicken und Technologien und Prozesse heute schon so voranzutreiben, dass für künftige Entwicklungen keine Wege verbaut werden.

Fraport hat sich dieser Herausforderung auch im vergangenen Geschäftsjahr gestellt und sich am Standort Frankfurt weiter auf den Weg zur „Airport City“ gemacht. Bis 2020 und darüber hinaus entwickeln wir das Betriebsgelände des Frankfurter Flughafens, ergänzt um die wertvollen Flächen von Gateway Gardens, des Mönchhof-Geländes und der Ticona. Die Airport City ist unser nachhaltiger Beitrag zur langfristigen Entwicklung am Standort Frankfurt, mit weitreichenden Gestaltungsmöglichkeiten künftiger Generationen, für eine nachhaltige, umweltverträgliche Mobilität der Menschen – heute wie auch in Zukunft.

Der am 18. Dezember 2007 unterzeichnete Planfeststellungsbeschluss war für uns einer der bedeutendsten Meilensteine auf dem Weg zu den dringend benötigten Kapazitäten für die zukünftige Entwicklung. Der Planfeststellungsbeschluss liefert uns die Grundlage für unser weiteres erfolgreiches Handeln in der Zukunft.

Nachhaltiges Handeln bedeutet für uns den Interessen aller unserer Anspruchsgruppen – der Kunden, der Region, der Beschäftigten und unserer Aktionäre – soweit wie möglich zu entsprechen.

Kunden

Unsere Kunden haben einen Anspruch auf höchste Qualität, Zuverlässigkeit und Sicherheit unserer Luftverkehrsdienstleistungen. Am Frankfurter Flughafen messen wir diese Zufriedenheit regelmäßig anhand des Fraport-Kundenbarometers in den Bereichen Airlines, Fracht, Passagiere und Retailing. Das hierfür verwendete System ist ein flexibles Instrument, das jederzeit an ein verändertes Leistungsspektrum angepasst werden kann. Die Ergebnisse stellen für uns einen Gradmesser dar, der anzeigt, in welchen Bereichen Maßnahmen erfolgreich umgesetzt wurden beziehungsweise in welchen Handlungsbedarf besteht. Die Erhebungen im Rahmen des Barometers werden seit sieben Jahren durchgeführt und ermöglichen somit die Erfolgsmessung von Angebotsverbesserungen, aber auch langfristige Entwicklungsvergleiche.

Region

Als bedeutender Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor übernimmt Fraport beim Umweltschutz und durch soziales Engagement (Corporate Citizenship) Verantwortung in der Region Rhein-Main.

Fraport hat sein Umweltmanagement in die strategische Unternehmensführung integriert. Das Fraport-Umweltmanagementsystem ist nach EMAS (Europäische Verordnung zum Eco-Management and Audit Scheme) bestätigt und nach der weltweit geltenden Norm ISO 14001 zertifiziert. Mit der von Umweltgutachtern geprüften „Umwelterklärung“ legen wir öffentlich Rechenschaft über unsere bisherigen und geplanten Umwelleistungen ab. Wir zeigen, dass Umweltschutz für uns nicht am Flughafen-Zaun aufhört, sondern über die Grenzen hinaus die gesamte Region betrifft.

Unter dem Motto „Aktiv für die Region“ engagiert sich Fraport überdies im Rahmen seines Corporate Citizenships für den Erhalt der Attraktivität und Leistungsfähigkeit der Region, für ein gutes Bildungs-, Kultur und Sportangebot. Insgesamt wurden 2007 rund 8,5 Mio € für das gesellschaftliche Engagement bereitgestellt.

In den Umweltfonds, zur Förderung von Umweltprojekten in der Region, floss 2007 ein Betrag von 2,0 Mio €.

Beschäftigte

Großes Engagement für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist ein wesentliches Element der Fraport-Unternehmenskultur. Mit der Anerkennung des Einsatzes unserer Beschäftigten, versuchen wir die Leistungspotenziale des Unternehmens auf optimalem Niveau zu entfalten und unsere Attraktivität als Arbeitgeber weiter zu verbessern. Mit unserem Innovations- und Ideenmanagement bieten wir unseren Beschäftigten ein gut strukturiertes Anreizsystem, um ihre eigenen Entwicklungsvorschläge in die Unternehmenswelt mit einzubeziehen und die Werthaltigkeit des Konzerns nachhaltig zu steigern.

Mehr zu den Themenbereichen der Beschäftigten sind in den Kapiteln „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“ ab Seite 41 und dem „Innovations- und Ideenmanagement“ ab Seite 43 nachzulesen.

Aktionäre

Das Vertrauen unserer Kapitalgeber verdienen wir uns mit dem profitablen Wachstum und einer größtmöglichen Transparenz. Mit unserem Fraport-Corporate-Governance-Kodex sowie unserem Wertemanagement versuchen wir eine Sensibilisierung für ein vertrauenswürdiges Geschäftsverhalten sicherzustellen und zu garantieren. Eine umfassende, offene und zeitnahe

Kommunikation gegenüber unseren Kapitalmarktteilnehmern erreichen wir durch die Arbeit unserer Investor-Relations-Abteilung die eine transparente Unternehmensentwicklung gewährleisten soll. Zur Erkennung, Bewertung und Steuerung möglicher Unternehmensrisiken dient unser Risikomanagement-System. Primäres Ziel des Risikomanagement-Systems ist der kontrollierte Umgang mit den Unternehmensrisiken. Risiken können nur eingegangen werden, sofern die daraus resultierenden Chancen in einem absolut vorteilhaften Verhältnis dazu stehen.

Mehr zu diesen Themen können Sie in dem „Corporate Governance-Bericht“ auf den Seiten 122 bis 126 sowie in den Kapiteln „Aktie und Investor Relations“ und „Risiken und Chancen“ auf den Seiten 38 beziehungsweise 46 nachlesen.

Ausführlichere Informationen über das Thema Nachhaltigkeit sind auch aus unserem Fraport-Nachhaltigkeitsbericht zu entnehmen. Der Bericht kann bei Fraport direkt angefordert oder auf unserer Homepage eingesehen werden.

Umwelt- und gesellschaftsrelevante Informationen stehen zudem auf unseren Homepages (www.Fraport.de und www.aktivfuerdieregion.Fraport.de) zur Verfügung.

Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen der Bundesrepublik Deutschland in Höhe von 6,56 % bis März 2007 (2006: 6,56 %), des Landes Hessen in Höhe von 31,62 % (2006: 31,65 %), der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,19 % (2006: 20,21 %) 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.

Am 26. Oktober 2005 hat die Bundesrepublik Deutschland ihre damaligen Anteile von 18,16 % in zwei Tranchen bei Finanzinvestoren platziert. Die erste Tranche wurde direkt veräußert. Die zweite Tranche wurde im März 2007 veräußert. Daher bestand bis zum 19. März 2007 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 Rechtsgeschäfte und Maßnahmen vorgenommen wurden, wir bei jedem Rechtsgeschäft und jeder Maßnahme eine angemessene Gegenleistung erhalten haben.“

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 und 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 RMA 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.

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 gemeldet werden. Dadurch ist eine Risikofrüherkennung gewährleistet.

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 Risikofrüherkennungs-Systems 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.

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

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 des Luftverkehrs allgemein und die von Fraport haben.

Nach Berechnungen diverser Wirtschaftsinstitute ist die Weltwirtschaft im Jahr 2007 um rund 5 %¹⁷ gewachsen. Die weltweit registrierten Flughäfen des Airports Council International (ACI)¹⁸ melden ein vorläufiges Wachstum im Passagierverkehr 2007 von etwa 5,6 % und im Frachtverkehr von 3,0 %. Die Werte für Europa liegen in gleicher Größenordnung, für die deutschen Flughäfen (ohne Frankfurt) sogar noch darüber. Die allgemein gute Marktnachfrage kann durch die Kapazitätsengpässe in Frankfurt somit nicht vollständig bedient werden.

Drastische Ölpreis- und damit verbundene Kerosinpreiserhöhungen haben seit 2004 zu Ticket-Preiszuschlägen geführt, die auch bei rückläufigen Energiepreisen nicht zwangsläufig reduziert werden. In Krisen- und Kriegzeiten 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 jedoch 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 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. Andererseits hat die Lufthansa mit ihren preisgünstigen „betterFly-Tickets“ den Europaverkehr in Frankfurt erfolgreich belebt, es würde aber – bei Reduzierung oder Einstellung dieser Sondertarife – wieder Passagieraufkommen kosten.

Der Inlandsverkehr in Frankfurt dürfte weiterhin unter den zunehmenden interkontinentalen Direktverbindungen aus der Fläche und dadurch ausbleibenden Umsteigern leiden. Darüber hinaus kann die Entstehung neuer Hub-Systeme im Nahen Osten zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme führen. Es besteht die Gefahr, dass die Fluggesellschaften 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 dafür, 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 oder fusionieren, verbunden mit der Umorientierung des Angebots auf andere Flughafen-Standorte. Die am Flughafen Frankfurt damit frei werdenden Slots könnten jedoch anderen Interessenten zur Verfügung gestellt werden, für die aktuell keine freien Kapazitäten vorhanden sind.

Durch die Einführung eines kostenbezogenen Nutzungsentgelts am 1. Januar 2006 für Unternehmen, die am Frankfurter Flughafen Leistungen gemäß der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (BADV) erbringen, hat sich das Risiko auf Rückerstattung bereits vereinnahmter, umsatzabhängiger Entgelte aus Vorjahren zum 31. Dezember 2007 deutlich reduziert.

Am 14. Dezember 2006 hat der Deutsche Bundestag die Änderungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) verabschiedet. Die Umsetzung der Gesetzesänderungen am Standort Frankfurt kann zu nicht unwesentlichen, finanziellen Mehraufwendungen bei Fraport führen.

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.

¹⁷ Deutsche Bank, 15. Februar 2008 (+4,6 %), DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, 11. Februar 2008 (+5,1 %)

¹⁸ ACI, 30. Januar 2008

Im Zusammenhang mit dem im Lagebericht zum 31. Dezember 2006 berichteten Risiko von Auftragsverlusten bei der Erbringung von Leistungen der Luftsicherheit nach § 5 Luftsicherheitsgesetz am Standort Frankfurt hat die Hessische Landesregierung angekündigt, die Durchführung von Passagier- und Gepäckkontrollen übernehmen zu wollen. In diesem Zusammenhang würde das entsprechende Sicherheitsgeschäft einschließlich der Mitarbeiter von der Fraport-Tochtergesellschaft FraSec und der Fraport AG auf eine noch zu gründende Landesgesellschaft übertragen. Die Übertragung wesentlicher Teile der Aktivitäten der FraSec auf die Landesgesellschaft könnte über die bereits berücksichtigten Wertminderungen hinaus Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der FraSec haben. Darüber hinaus könnten durch die Übertragung der Mitarbeiter auf die Landesgesellschaft Zahlungsverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Übergang der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entstehen. Sollte es nicht zur Übernahme der Passagier- und Gepäckkontrollen durch eine Landesgesellschaft kommen, besteht weiterhin das Risiko, dass Fraport im Falle einer Ausschreibung der Leistungen nach § 5 Luftsicherheitsgesetz durch das BMI den gegenwärtig bestehenden Auftrag verlieren könnte. Dies hätte voraussichtlich nicht unerhebliche negative wirtschaftliche 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.

Im Lagebericht 2006 haben wir auf mögliche negative Auswirkungen neuer Sicherheitsbestimmungen für den internationalen Luftverkehr auf die Aviation- und Retail-Umsätze hingewiesen. Aufgrund der im Zusammenhang mit diesen neuen Sicherheitsbestimmungen entwickelten Maßnahmen, insbesondere bei der Mitnahme von Flüssigkeiten im Handgepäck, sehen wir hier zurzeit keine Risiken für eine negative Entwicklung unserer Aviation- und Retail-Umsätze.

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 die wesentliche Voraussetzung für die Teilnahme von Fraport am langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs. Ein Nicht-Ausbau oder weitere Verzögerungen bedeuten, dass sich die Verkehrsströme an Frankfurt vorbeientwickeln. 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, Bürgerinitiativen und andere Gruppen haben im Rahmen der gesetzlichen Fristen Klagen beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof eingereicht. Trotz der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung Anfang Januar 2008 ist das Risiko einer bedeutenden Verzögerung oder gar Verhinderung des Ausbaus auf juristischem Wege nicht auszuschließen. Im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsbeschluss und den Gerichtsverfahren kann es für Fraport zu nicht unwesentlichen finanziellen Mehrbelastungen kommen. Um bei der Bevölkerung und anderen vom Flughafen-Ausbau betroffenen Gruppen einen möglichst breiten Konsens zu erzielen, haben wir entschieden, ohne vorherige Rücksprache mit dem Gericht keine Vollzugsmaßnahmen zu beginnen. Dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof soll ausreichend Gelegenheit gegeben werden, die eingereichten Eilanträge zu prüfen.

Aufgrund des im Juni 2007 abgeschlossenen Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticona GmbH, in dem sich die Celanese AG/Ticona GmbH unwiderruflich verpflichtet hat, den Produktionsbetrieb der Ticona am Standort Kelsterbach bis zum 30. Juni 2011, spätestens aber bis zum 31. Dezember 2011, zu beenden, hat die Celanese AG/Ticona GmbH Einwendungen und Klagen gegen den Bestand und den Ausbau des Frankfurter Flughafens im Sommer 2007 zurückgenommen. Damit wurde ein wesentliches Risiko für die zeitgerechte Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest ausgeschlossen.

Insbesondere bedingt durch den Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticona GmbH hat sich der Gesamtbetrag der bereits aktivierten Investitionen im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau in 2007 auf 918,8 Mio € zum 31. Dezember 2007 erhöht. Sollte der Flughafen-Ausbau aufgrund der verbliebenen juristischen Risiken nicht realisierbar sein, wäre die Werthaltigkeit des überwiegenden Teils der bereits aktivierten Investitionen wesentlich beeinträchtigt.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Hinsichtlich ihrer Bilanzpositionen und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Kreditrisiken sowie Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und sonstigen Preisrisiken. 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. 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 sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden und werden fortlaufend Zinsderivate abgeschlossen, um im Hinblick auf den sich mittelfristig abzeichnenden Kapitalbedarf das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen und das zu den Abschlusszeiten am Markt vorherrschende 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.

Währungskursrisiken bestehen vor allem aus geplanten Umsätzen in Fremdwährung, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Diesen wird durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten.

Kreditrisiken bestehen vor allem aus den originären Finanzanlagen sowie aus den positiven Marktwerten derivativer Finanzinstrumente. Diesem Risiko wird dadurch begegnet, dass Finanzanlagen und Derivateabschlüsse nur bei Kreditinstituten in der Europäischen Union beziehungsweise aus einem OECD-Land mit einwandfreier Bonität (mindestens Rating BBB-Standard & Poor's beziehungsweise Baa3 Moody's/Investmentgrade) erfolgen. Finanzanlagen, die keine Garantie einer Bank aufweisen, wiesen zum Bilanzstichtag mit einem AAA-Rating die beste Bonitätseinstufung seitens der Ratingagentur Standard & Poor's auf. Die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings der Banken und Finanzanlagen werden regelmäßig überprüft.

Sonstige Preisrisiken resultieren aus der Marktbewertung der Finanzanlagen. Bei der überwiegenden Mehrheit der Anlagen ist davon auszugehen, dass eventuelle Marktschwankungen nur temporär sind und sich automatisch zum Laufzeitende der Produkte ausgleichen, da eine Rückzahlung in Höhe des vollen nominellen Anlagebetrags erwartet wird.

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 abgeschrieben. 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 Schadenersatz oder Entschädigung. Mit einem Schiedsspruch vom 16. August 2007 erklärte sich das ICSID-Schiedsgericht mehrheitlich für unzuständig. Begründet wurde diese Entscheidung damit, dass Fraports Engagement in dem Manila-Projekt nicht von dem deutsch-philippinischen Investitionsschutzabkommen geschützt sei, da Fraport bei Vornahme seiner Investitionen in 1999 gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ verstoßen habe. Nach diesem philippinischen Gesetz ist es Ausländern unter anderem verboten, Management-Einfluss in einem sogenannten Public-Utility-Unternehmen auszuüben. Fraport ist weiterhin der Auffassung, nicht gegen philippinische Gesetze verstoßen zu haben. Das dritte Mitglied des Schiedsgerichts erklärte in einem abweichenden Votum (dissenting opinion), dass es die Mehrheitsentscheidung für falsch halte, unter anderem, weil ein Verstoß gegen das Anti-Dummy Law nicht feststellbar sei und die Mehrheit das Investitionsschutzabkommen zu restriktiv auslege.

Das Schiedsgericht hat weiterhin erklärt, dass es „keine obsiegende Partei“ im Hinblick auf die Frage der Begründetheit der Schiedsklage gebe und dass deshalb auch jede Partei ihre Verfahrenskosten selbst zu tragen habe.

Fraport hat beim ICSID die Annullierung dieses Schiedsspruchs beantragt. Die ICSID-Konvention sieht in bestimmten eng begrenzten Fällen eine solche Möglichkeit vor. Im Erfolgsfall könnte Fraport seine Schadenersatz- und Entschädigungsansprüche erneut vor einem anders besetzten ICSID-Schiedsgericht geltend machen. Dauer und Ausgang dieses Annullierungsverfahrens sind offen.

Das seitens der philippinischen Regierung gegen PIATCO bereits 2004 eingeleitete Verfahren zur Enteignung des Terminals hat 2007 keine wesentlichen Fortschritte gemacht. In dem Zusammenhang schweben noch mehrere Rechtsmittelverfahren, in welchen diverse Intervenienten unter anderem die Statthaftigkeit des

Enteignungsverfahren insgesamt bestreiten beziehungsweise der PIATCO aus sonstigen Gründen Entschädigungsansprüche abstreiten.

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 Schadenersatzklage 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 berichtet, haben eine philippinische Anwaltskanzlei sowie eine ehemalige Ministerin gegen die Fraport AG, zwei Organmitglieder und zwei philippinische Anwälte der Fraport AG Schadenersatzklagen wegen angeblicher Verleumdung über jeweils 100 Mio PHP (rund 1,6 Mio €) erhoben. Entsprechenden Arrestanträgen in das Vermögen der Fraport AG auf den Philippinen war zunächst stattgegeben worden. Zur Aufhebung der Arreste hat die Fraport AG Garantien als Sicherheiten hinterlegt, woraufhin die Arreste durch die zuständigen Gerichte aufgehoben wurden. Wegen desselben Sachverhalts haben die Kläger auch Strafanzeigen erstattet, die zur Erhebung von öffentlichen Anklagen in bislang drei Verfahren geführt haben. In einem dieser drei Verfahren hatte das Gericht die Anklage verworfen. Die Entscheidung ist auch weiterhin noch nicht rechtskräftig. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück.

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 meist 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.

Im Jahre 2003 wurde durch die philippinischen Behörden ein Ermittlungsverfahren 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“ eingeleitet. Wie berichtet, war dieses Verfahren zunächst Ende 2006 eingestellt worden. Diese Einstellungsentscheidung wurde im März 2007 aufgehoben und stattdessen die Erhebung der Anklage gegen diverse natürliche Personen aus dem Bereich der Fraport beschlossen. Hiergegen eingelegte Rechtsmittel sind zunächst erfolglos geblieben. Über weitere Rechtsmit-

tel ist noch nicht entschieden worden. Bei negativem Ausgang eines gegebenenfalls nachfolgenden Strafverfahrens könnten möglicherweise Vermögenswerte der Fraport AG auf den Philippinen eingezogen werden und darüber hinaus Geld- und Freiheitsstrafen gegen die betroffenen Personen verhängt werden. Es besteht das Risiko, dass dieses Verfahren durch den ICSID-Schiedsspruch vom 16. August 2007 beeinflusst werden könnte. Die Fraport AG ist der Auffassung, dass ihre Investitionen auf den Philippinen rechtmäßig erfolgt sind.

Sonstige zivilrechtliche Streitigkeiten

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

Weitere rechtliche Risiken

Im August 2004 hat die DB Station&Service AG auf Zahlung von etwa 52 Mio € zuzüglich Zinsen aufgrund von Forderungen gegen die Fraport AG aus Vorleistungen für die Überbauung des Fernbahnhofs am Flughafen Frankfurt geklagt. Über den Streitgegenstand finden derzeit Vergleichsverhandlungen unter Einbeziehung 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.

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 Schadenersatzansprüche.

Bei den von der Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, Bulgarien, betriebenen Flughäfen in Varna und Burgas besteht aufgrund von nicht den Industriestandards entsprechenden Kerosintanks das Risiko möglicher Umweltschäden. Die entsprechenden Maßnahmen zur Erfüllung der Industriestandards, die in 2007 eingeleitet wurden, werden voraussichtlich Ende März 2008 abgeschlossen sein.

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 Fluggesellschaft Ryanair gewährt hat. Die EU-Kommission hat im September 2006 ein Auskunftsverlangen an die Bundesregierung gerichtet, um dieser Frage nachzugehen. Die Bundesregierung hat das Auskunftersuchen 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 wurde die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH aufgefordert, angeblich an Ryanair gewährte Beihilfen zurückzufordern. Die Klage wurde vom Landgericht Bad Kreuznach abgewiesen. Gegen diese Entscheidung hat die Deutsche Lufthansa AG Berufung vor dem Oberlandesgericht Koblenz eingelegt. Aufgrund des Beschlusses des Oberlandesgerichts Koblenz vom 23. Januar 2008 wird die Berufung der Deutschen Lufthansa AG voraussichtlich zurückgewiesen werden.

Die Geschäftsbeziehung mit der irischen Fluggesellschaft Ryanair trägt in einem erheblichen Umfang zur wirtschaftlichen Entwicklung der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH 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 Schadenereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben. Schadenersatzansprüche 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 naturgemäß nicht gänzlich auszuschließen.

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 langfristig eine Schwächung der Marktposition des internationalen Luftverkehrsdrehkreuzes Frankfurt zur Folge haben.

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 Passagier-Terminal 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 sollen, 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.

Unser Ziel ist es, insbesondere am Wachstum des stark expandierenden asiatischen Markts teilzuhaben. Asien ist gegenwärtig nicht nur für den Flughafen Frankfurt der mit Abstand am stärksten wachsende Markt. Nach Auffassung der ACI (Airports Council International) soll 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 soll ein unaufhaltsamer Anstieg des Wohlstands einhergehen. Im Einklang mit dem hohen und weiter wachsenden Anteil an der Weltbevölkerung soll das überproportionale Wirtschaftswachstum zu einem ständig steigenden Marktpotenzial für den Flughafen Frankfurt führen.

Unternehmensstrategische Chancen

Wir betreiben in Frankfurt eines der wichtigsten Luftverkehrsdrehkreuze 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 wollen unsere Hub-Kompetenz ausbauen und die Geschäftsbeziehungen vor allem zu den Schlüs-

selkunden vertiefen. Oberste Ziele für alle Geschäfts- und Servicefelder sind Wettbewerbsfähigkeit in Produktqualität und Preisen.

Wir sind dabei, das Immobiliengeschäft als weiteres Kerngeschäftsfeld der Fraport AG 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 sollen 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.

Nachtragsbericht

Die Fraport AG hat am 28. März 2008 ihre 100-prozentige Tochtergesellschaft ICTS Europe Holdings B. V. an die Deutscheeteiligungs AG und einen von ihr verwalteten Parallelfonds zu einem Preis von rund 100 Millionen Euro verkauft, der nach Erfüllung vertraglich vereinbarter Bedingungen fällig wird. Der vollständige Übergang der ICTS Europe Holdings B. V. erfolgt mit Zahlung des Kaufpreises durch den Käufer.

Nach dem Bilanzstichtag haben keine weiteren wesentlichen Ereignisse stattgefunden.

Prognosebericht

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

Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds und des Luftverkehrsaufkommens

Die globale Wirtschaftsdynamik wird auch 2008 anhalten, aber – als Folge der US-Immobilienkrise – sich abschwächen. Etwaige Konsequenzen der US-Krise sind für die Realwirtschaft und den Luftverkehr mit Bezug auf den Standort Frankfurt derzeit noch nicht exakt absehbar. Führende nationale und internationale Wirtschaftsinstitute und Banken¹⁹ prognostizieren für die Weltwirtschaft derzeit einen gegenüber dem Vorjahr etwas geringeren realen Zuwachs der Bruttoinlandsprodukte von 3,9 bis 4,5 %. Wachstumsmotor sind dabei erneut die asiatischen Schwellenländer (gut 8 %), Lateinamerika (zirka 4,5 %) sowie Mittel- und Osteuropa wie auch Afrika (rund 6 %). Die Aussichten für die großen Industrienationen USA (rund 1,5 bis 2 %), Japan (zirka 1,5 %) und auch für die Euro-Zone (zirka 1,6 %) fallen moderater aus. Gleiches gilt für die deutsche Volkswirtschaft, die mit 1,7 bis 2,2 % schwächer zulegen sollte als im Vorjahr.

Im Jahr 2009 wird sich nach Expertenmeinung der positive Konjunkturzyklus der Weltwirtschaft erneut mit einem Wachstum von 4 bis 4,5 % fortsetzen. Der Welt-handel²⁰, bis dato Impulsgeber der deutschen Export- und auch Gesamtwirtschaft, dürfte mit 6 % und mehr seine Wachstumsdynamik in den nächsten zwei Jahren leicht abgeschwächt beibehalten. In Verbindung mit den guten weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und den strukturellen nationalen Verbesserungen bleiben die deutschen Konjunkturaussichten für 2009 mit 1,8 bis gut 2 %²¹ weitgehend stabil, gestärkt auch von moderat steigenden Konsumausgaben.

Neben den Rohstoffpreisen, den Wechselkursschwankungen und drohenden Streiks (insbesondere auch in Deutschland) sowie der US-Hypothekenkrise bleiben allgemein die latenten Risiken wie zum Beispiel Terrorismus, Epidemien oder Naturkatastrophen für die Wirtschaft und das Reiseverhalten bestehen.

Rahmenbedingungen für den deutschen Luftverkehr

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

Am 7. Juni 2007 ist das neue vom Bundestag verabschiedete Fluglärmsgesetz in Kraft getreten. Mit dem Inkrafttreten der Verordnungen für die konkrete Umsetzung des Gesetzes wird für 2008 beziehungsweise 2009 gerechnet. Die konkreten Auswirkungen des Vollzugs auf Fraport sind derzeit noch nicht hinreichend zu bemessen.

¹⁹ Deutsche Bank, 15. Februar 2008; OECD, Dezember 2007; BMWI, November 2007; DIW, 2. Januar 2008; DekaBank, 11. Februar 2008, DiHK, 14. Februar 2008

²⁰ DIW, 2. Januar 2008; OECD, Dezember 2007; IWF, Oktober 2007; EU-Kommission, November 2007

²¹ Deutsche Bank, 15. Februar 2008; DekaBank, 11. Februar 2008

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 nicht abgeschätzt werden.

Ende 2006 schlug die Europäische Kommission vor, den Luftverkehr in das europäische Emissionshandelsystem einzubeziehen. Dieser Vorschlag wird derzeit mit den Mitgliedsstaaten im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens diskutiert, wobei nach dem derzeitigen Stand mit einer EU-weiten Einführung für alle Flüge, die von/auf EU-Flughäfen starten oder landen, ab 2012 zu rechnen ist. Das Europäische Parlament hat unterdessen den ohnehin schon weitgehenden Vorschlag der EU-Kommission weiter verschärft. Er verschlechtert die wirtschaftliche Grundlage der europäischen Fluggesellschaften im internationalen Wettbewerb. Eine nachhaltige Entwicklung der Luftverkehrsbranche in Europa ist dadurch gefährdet. Daher ist eine grundlegende Überarbeitung des Richtlinienvorschlages auf Basis einer deutlich ausgewogeneren und wettbewerbsneutralen Ausgestaltung zwingend notwendig.

Die gegenwärtige Diskussion und Vorschläge zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den Treibhausgasemissionshandel betrifft in erster Linie die Fluggesellschaften. Flughäfen sind in diesem Zusammenhang allenfalls untergeordnete Emittenten von Treibhausgasen. Die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem ist im Vergleich zu Steuern und Abgaben die ökologisch wirksamere und ökonomisch sinnvollere Maßnahme zur Minderung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs. Jedoch kann diese Einbeziehung nur ein Bestandteil einer schlüssigen und ausgewogenen Gesamtstrategie sein. Die von der Industrie entwickelte und auf der ICAO-Vollversammlung im September 2007 begrüßte Vier-Säulen-Strategie würde es erlauben, die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu minimieren und dennoch das Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie zu erhalten. Ein wesentlicher Bestandteil hierin ist das Projekt „Single European Sky“, durch das der CO₂-Ausstoß um bis zu 12 % reduziert werden kann.

Entwicklung des Luftverkehrs

Die IATA²² geht von einem Anstieg der Passagierzahlen im internationalen Linienverkehr von 5,4 % in 2008 und 5,1 % in 2009 aus. Für Europa werden Werte von 5,1 % beziehungsweise 5,0 % erwartet, für Deutschland 4,8 % beziehungsweise 4,7 %. Damit fallen die Prognosen jeweils etwas höher aus als vor Jahresfrist. Die IATA-Erwartungen für die Luftfracht liegen weltweit – entgegen früheren Ansätzen – leicht unter der Passagierprognose (5,0 beziehungsweise 4,9 %).

In der ACI-Prognose²³ wird ein weltweites Wachstum des Passagieraufkommens von 5,0 % für 2008 und 4,8 % für 2009 erwartet, Europa wird leicht darunter bei 4,6 % und 4,2 % liegen. Die Luftfracht soll sich mit 6,1 % und 5,8 % weltweit beziehungsweise 5,6 % und 4,9 % in Europa noch besser entwickeln. Die Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)²⁴ geht in einer ersten Abschätzung für die Summe der deutschen internationalen Verkehrsflughäfen in 2008 von einer Zuwachsrate im Passagierverkehr von etwa 5 % aus.

Wir erwarten für den Flughafen **Frankfurt** in 2008 erneut einen nur gemäßigten Anstieg des Passagieraufkommens von 1 bis 2 %, die Luftfracht dürfte angesichts zunehmender Beiladepkapazitäten auf Interkontinentalverbindungen anderer deutscher Flughäfen und im Ausland ebenfalls nur moderat zulegen. Der Interkontinentalverkehr aber auch Osteuropa bleiben 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 neuer Carrier positiv entwickelt.

Insbesondere aufgrund der Übernahme des Domestic Terminals seit Mitte September 2007, gehen wir von einem kräftigen Anstieg des Passagieraufkommens in **Antalya** aus. Dieser Effekt wird sich auch im Verkehrsergebnis des Konzern merklich niederschlagen.

Lima hat sich mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten (2007 fast +25 %) zunehmend als Drehkreuz in Südamerika etabliert. Die Verkehrsprognosen unterstellen nun ein moderateres Passagierwachstum auf Weltniveau.

Das Geschäft der beiden Flughäfen **Varna** und **Burgas** in Bulgarien betrifft den Touristikverkehr. Auch hier gehen wir in der Summe beider Flughäfen von einer insgesamt positiven Entwicklung auf europäischem Wachstumsniveau aus. Hinsichtlich der Luftfracht ist ebenfalls mit einer positiven Entwicklung zu rechnen.

Umsatz und Ergebnis des Fraport-Konzerns 2008

Der **Konzern-Umsatz** 2008 sollte unterhalb des Vorjahresniveaus liegen. Gründe hierfür sind vor allem die Veräußerung unserer Sicherheitstochter ICTS sowie die hohen einmaligen Einnahmen aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center 2007. Bereinigt um diese Sondereffekte wird der Konzern-Umsatz 2008 das Vorjahresniveau übertreffen. Positive Entwicklungen erwarten wir am Standort Frankfurt in den Infrastrukturentgelten, im Retail- und Parkierungsgeschäft sowie in unseren Beteiligungen an den Standorten Lima, Frankfurt-Hahn und in Bulgarien.

²² IATA, Oktober 2006

²³ ACI, Global Traffic Forecast 2006–2025, Edition 2007

²⁴ ADV, 20. Februar 2008

Trotz Ausbleiben des ICTS-Beitrags, der begrenzten Kapazität in Frankfurt sowie steigender Aufwendungen für unsere Investitionstätigkeiten erwarten wir ein **Konzern-EBITDA** über dem Vorjahresniveau.

Das **Konzern-Ergebnis** 2008 sinkt aufgrund umfangreicher positiver einmaliger Steuereffekte im Jahr 2007 sowie durch den Anstieg der Zinsaufwendungen.

Die **Dividende** pro Aktie soll trotz des Rückgangs des Konzern-Ergebnisses unverändert bleiben.

Geschäftsentwicklung in den Fraport-Segmenten

Im Segment **Aviation** erwarten wir in etwa gleichbleibende Erlöse bei den Flughafen-Entgelten. Gründe hierfür sind die bestehenden Kapazitätsengpässe und eine Null-Runde bei den Flughafen-Entgelten. Die Kapitalkosten sowie die nicht aktivierungsfähigen Aufwendungen werden durch die Ausbauaktivitäten im Norden deutlich ansteigen. Darüber hinaus gehen die Umsatzerlöse aus Sicherheitsleistungen wegen der weiteren Umsetzung der automatisierten Reisegepäckkontrolle zurück. Der sich abzeichnenden Ergebnisbelastung werden wir mittels konsequenter Überprüfung von Kosten und Optimierung von Prozessen entgegenwirken.

Das Segment **Retail & Properties** wird von einer weiteren Steigerung der Einzelhandelsflächen und somit auch der Retail-Umsätze profitieren. Der Personalaufwand wird voraussichtlich aufgrund organisatorischer Umstrukturierungen sinken. Der Sachaufwand wird infolge unserer umfangreichen nicht aktivierungsfähigen Investitionstätigkeiten sowie erhöhter Kosten für den Energie- und Wärmebezug ansteigen. Insgesamt wird das Segment-Ergebnis (EBIT) aufgrund der positiven Sondereffekte des Jahres 2007 konstant ausfallen.

Im Segment **Ground Handling** sollte der Umsatz im Vergleich zum Vorjahr steigen. Wichtigste Umsatztreiber bei den Infrastrukturentgelten sind das Gepäck-Screening im Rahmen der 100-prozentigen Reisegepäckkontrolle sowie die Dienstleistungen für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität. Im Bereich der Bodenabfertigung sollten die Umsatzerlöse stabil bleiben. Das Segment-Ergebnis wird aufgrund der negativen Einmaleffekte des Jahres 2007 besser ausfallen. Der operative Aufwand steigt trotz der Produktivitätsverbesserung aufgrund einer erwarteten Tarifsteigerung sowie dem Aufwand aus der Betreuung eingeschränkter mobiler Personen.

Der Vorjahresvergleich im Segment **External Activities** wird durch den Wegfall unserer Sicherheitstochter ICTS Europe B. V. geprägt. Bereinigt um diesen Effekt gehen wir insgesamt von einem wachsenden Umsatz und Ergebnis aus. Insbesondere die erstmalige ganzjährige Vollkonsolidierung unserer Beteiligung in Lima, aber auch positive Entwicklungen in Frankfurt-Hahn und in Bulgarien sind die wesentlichen Impulsgeber dieser Entwicklung.

Vermögens- und Finanzlage

Die **Bilanzsumme** des Fraport-Konzerns wird 2008 weiter anwachsen. Gründe hierfür sind vor allem die Bilanzierung der Investitionstätigkeiten am Standort Frankfurt, die überwiegend mittels langfristiger Kredite finanziert werden. Die Netto-Finanzschulden als auch das Gearing steigen entsprechend 2008 weiter an.

Der Rückgang des Bestands an **flüssigen Mitteln** ist unter anderem durch die zu entrichtenden Zahlungen gemäß des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticona GmbH in Höhe von 200 Mio € gekennzeichnet. Darüber hinaus entsteht ein höherer Mittelabfluss durch ansteigende Sachinvestitionen im Rahmen des Ausbauprogramms sowie Erweiterungsmaßnahmen an den bestehenden Terminalanlagen.

Entwicklung in den wesentlichen Investitionsprojekten

Die **Investitionen** des Fraport-Konzerns sollten 2008 erneut deutlich ansteigen. Bestimmt werden die Investitionstätigkeiten in diesem Jahr vor allem durch erhöhte Aufwendungen im Zusammenhang mit den Sanierungs- und Modernisierungstätigkeiten der bestehenden Infrastruktur am Standort Frankfurt im Rahmen der FRA-Nord-Projekte sowie der Vorbereitungsmaßnahmen für den geplanten Kapazitätsausbau.

Flughafen-Ausbau

Das Verfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt ist einen entscheidenden Schritt vorangekommen. Am 4. Januar 2008 hat der Hessische Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung Fraport den zuvor am 18. Dezember 2007 erlassenen Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens zugestellt. Der Beschluss genehmigt den Bau einer neuen Landebahn, weiterer Flugbetriebsanlagen und erteilt die bauordnungsrechtliche Genehmigung für den Bau des Terminals 3 und zusätzlicher Hochbauten. Der Beschluss enthält auch die betriebliche Regelung zum Nachtflug. Weiterhin wurden umfassende Auflagen zum Lärmschutz und zum ökologischen Ausgleich erlassen, die im Zuge der Realisierung des Ausbaus umzusetzen sind.

Nach der Zustellung des Beschlusses besteht nunmehr die Möglichkeit, diesen gerichtlich anzufechten. Fraport wird zunächst keinen Gebrauch von dem gesetzlichen Sofortvollzug machen und vor dem Start von Baumaßnahmen, insbesondere vor der Rodung, ein Signal des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs abwarten.

Nach derzeitigem Kenntnisstand rechnen wir mit einem Baubeginn in 2009 und der Inbetriebnahme der Landebahn im Jahr 2011. Weiterhin werden die Planungen für das Terminal 3 vorangetrieben mit dem Ziel, dieses abschnittsweise ab voraussichtlich Ende 2013 in Betrieb zu nehmen.

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 und Realisierungen für die notwendigen Maßnahmen in den bestehenden Fluggastanlagen wurden im vergangenen Jahr weiter detailliert.

Die Umbau- und Erweiterungsbaumaßnahmen für die neue Halle C, den Verbindungsgang und den C/D-Riegel mit drei neuen Positionen für den Airbus A380 schreiten zügig voran. Deren Fertigstellung ist bis Ende März 2008 geplant, der zweite Bauabschnitt des C/D-Riegels soll Mitte 2008 in Betrieb genommen werden. Ebenso werden die Maßnahmen im Terminal 2 zur Erweiterung der Retail-Einrichtungen, zur Anpassung der Sicherheitskontrollen an die neuen Richtlinien und zur Ertüchtigung für den A380 schrittweise umgesetzt.

Die Sanierung der parallelen Start- und Landebahnen am Frankfurter Flughafen wurde 2007 planmäßig abgeschlossen. Weitere Sanierungs- und Erweiterungsmaßnahmen bei den bestehenden Flugbetriebsflächen werden in den kommenden Jahren im Zusammenhang mit der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen.

Im Jahr 2008 werden die Arbeiten und Planungen zur Erweiterung und Umgestaltung des bestehenden Terminals 1 fortgeführt. Schwerpunkt der Baumaßnahmen wird der Umbau des Flugsteigs B zur Anpassung an die neuen Sicherheitsanforderungen sein. Hierzu werden ab Anfang Januar schrittweise Teile des Flugsteigs außer Betrieb genommen und umgerüstet. Zur Kompensation wurden Interimsbauwerke für die Passagierabfertigung errichtet und bereits Ende Dezember 2007 in Betrieb genommen. Eine bedeutende Ergänzung des Terminals mit weiteren Passagierabfertigungs- und Retail-Einrichtungen wird der geplante Flugsteig A-West sein, für den 2008 die Genehmigungsplanung erstellt wird.

Akquisitionsprojekte

Der weltweite Trend zur Privatisierung von Flughäfen und zur Vergabe von Managementleistungen hält an. Auch 2008 wird sich Fraport unter der Maßgabe der Wertschaffung bei begrenztem Kapitaleinsatz selektiv an Verkaufsprozessen beteiligen. Die Fraport AG rechnet unter anderem damit, im kommenden Jahr die abschließende Genehmigung zum Erwerb der 24,5-prozentigen Anteile am Flughafen Xi'an zu erhalten, die mit einem Investitionsvolumen von rund 50 Mio € veranschlagt sind.

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.

Vorschau 2009

Hinsichtlich des Konzern-Umsatzes und des Konzern-EBITDA erwarten wir 2009 einen Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Das Konzern-Ergebnis wird durch steigende Abschreibungen sowie ein verschlechtertes Finanzergebnis aufgrund höherer Zinsaufwendungen belastet werden und infolgedessen unter den Wert von 2008 fallen.

Im Konzern-Segment **Aviation** wirken sich auch im Geschäftsjahr 2009 die Wachstumsbegrenzung am Standort Frankfurt und rückläufige Einnahmen aus Sicherheitsleistungen umsatzdämpfend aus. Wir gehen von nur leicht steigenden Umsätzen bei den Flughafen-Entgelten aus. Ein erhöhter Personalaufwand im Zusammenhang mit einem Mehrbedarf an Sicherheitspersonal am Standort Frankfurt sowie steigende Abschreibungen belasten das Segment-Ergebnis weiter.

Positive Entwicklungen sind im Konzern-Segment **Retail & Properties** zu erwarten. Anhaltende Maßnahmen zur weiteren Erschließung neuer Retail- und Werbeflächen sowie Mehreinnahmen aus dem Parkierungsgeschäft führen zu deutlichen Umsatzsteigerungen. Trotz eines Anstiegs der Abschreibungen wird das Segment-Ergebnis (EBIT) über dem Vorjahreswert liegen.

Die Entwicklung des Konzern-Segments **Ground Handling** bleibt auch 2009 gekennzeichnet durch einen erheblichen Markt- und Kostendruck. Während der Segment-Umsatz aufgrund von Mehreinnahmen aus Infrastrukturentgelten und zusätzlichen Leistungen für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität in Kombination mit rückläufigen Einnahmen aus dem Bereich der Bodenverkehrsdienste voraussichtlich nahezu unverändert bleiben wird, ist die Entwicklung des Segment-EBITDA maßgeblich von dem Ausgang der Tarifverhandlungen abhängig. Durch den Anstieg der Abschreibungen erwarten wir ein Segment-Ergebnis unterhalb des Wertes von 2008.

Im Segment **External Activities** wird aus heutiger Sicht eine positive Entwicklung erwartet. Wesentliche Effekte könnten sich durch neue Beteiligungen beziehungsweise die Anteilsaufstockung oder -reduzierung bestehender Beteiligungen im Rahmen der Konsolidierung ergeben. Vor allem aufgrund der Entwicklungen in den Beteiligungen in Lima, Frankfurt-Hahn, Varna und Burgas sowie in Antalya, wo das zweite internationale Terminal übernommen wird, gehen wir insgesamt von wachsenden Umsätzen und einem positiven Ergebnis aus.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2006	2007
Umsatzerlöse	(5)	2.143,9	2.329,0
Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	(6)	0,0	0,5
Andere aktivierte Eigenleistungen	(7)	23,1	24,6
Sonstige betriebliche Erträge	(8)	83,3	71,7
Gesamtleistung		2.250,3	2.425,8
Materialaufwand	(9)	-353,3	-461,4
Personalaufwand	(10)	-1.076,9	-1.143,3
Abschreibungen	(11)	-248,0	-245,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-241,7	-240,6
Betriebliches Ergebnis		330,4	335,4
Zinserträge	(13)	19,0	30,2
Zinsaufwendungen	(13)	-44,9	-76,7
Ergebnis at equity	(14)	5,6	2,5
Erträge aus Beteiligungen	(15)	6,8	5,3
Wertminderungen auf Finanzanlagen	(16)	-0,4	0,0
Sonstiges Finanzergebnis	(17)	23,7	0,9
Finanzergebnis		9,8	-37,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		340,2	297,6
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(18)	-111,3	-83,9
Konzern-Jahresüberschuss		228,9	213,7
Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss		-0,4	5,0
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss		229,3	208,7
Ergebnis je 10-€-Akte in €	(19)		
unverwässert		2,51	2,28
verwässert		2,48	2,26
EBITDA		578,4	580,5
EBIT		330,4	335,4

Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2007

Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2006	31.12.2007
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	(20)	97,1	22,7
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(21)	39,1	43,9
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(22)	3,2	570,3
Sachanlagen	(23)	2.729,2	3.569,3
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	(24)	66,9	10,1
Beteiligungen at equity	(25)	56,2	37,1
Andere Finanzanlagen	(26)	302,1	252,2
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(27)	36,8	58,5
Ertragsteuerforderungen	(28)	32,2	33,5
Latente Steueransprüche	(29)	16,4	7,2
		3.379,2	4.604,8
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(30)	32,9	38,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(31)	185,5	154,6
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(27)	62,3	76,6
Ertragsteuerforderungen	(28)	2,0	13,2
Zahlungsmittel	(32)	632,5	651,3
		915,2	934,3
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(33)	0,1	165,6
		915,3	1.099,9
		4.294,5	5.704,7

Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2006	31.12.2007
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(34)	913,7	914,6
Kapitalrücklage	(34)	558,8	565,2
Gewinnrücklagen	(34)	746,3	875,2
Konzern-Bilanzgewinn	(34)	105,2	105,3
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(34)	2.324,0	2.460,3
Minderheitsanteile am Eigenkapital	(35)	22,1	33,0
		2.346,1	2.493,3
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	(36)	718,8	830,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(37)	0,0	365,6
Sonstige Verbindlichkeiten	(38)	106,1	451,7
Latente Steuerverpflichtungen	(39)	127,6	89,6
Pensionsverpflichtungen	(40)	20,6	19,4
Ertragsteuerrückstellungen	(41)	166,2	163,0
Sonstige Rückstellungen	(42)	101,4	136,2
		1.240,7	2.056,1
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	(36)	125,2	367,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(37)	229,0	441,5
Sonstige Verbindlichkeiten	(38)	118,1	75,7
Ertragsteuerrückstellungen	(41)	16,4	14,2
Sonstige Rückstellungen	(42)	218,8	185,3
		707,5	1.084,5
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	(43)	0,2	70,8
		707,7	1.155,3
		4.294,5	5.704,7

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Anhang	2006	2007
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss		229,3	208,7
Ertragsteuern		111,3	83,9
Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss		-0,4	5,0
Berichtigungen für:			
Abschreibungen (Anlagevermögen)		248,4	245,1
Zinsergebnis		25,9	46,5
Beteiligungserträge		-6,8	-5,3
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen		-5,6	11,4
Unrealisierte Fremdwährungsergebnisse		0,3	8,1
Veränderungen der Equity-Bewertung		-5,6	-2,5
Veränderungen der Vorräte		2,9	-5,7
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte		-29,2	36,8
Veränderungen der Rückstellungen		39,9	-12,2
Veränderungen der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden und Rückstellungen)		31,2	38,1
Umgliederung in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte/Schulden			-33,8
Betrieblicher Bereich		641,6	624,1
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen		-44,9	-63,5
Erhaltene Zinsen		19,0	30,2
Erhaltene Dividenden		6,8	5,3
Gezahlte Ertragsteuern		-137,6	-117,5
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	(46)	484,9	478,6
Investitionen in immaterielle Vermögenswerte		-4,0	-8,0
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte		-3,2	-134,3
Investitionen in Sachanlagen		-443,9	-583,8
Investitionen in Beteiligungen at equity		-0,6	-
Investitionen in „als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien“		-	-1,1
Erwerb von konsolidierten Tochterunternehmen		-	-16,6
Verkauf von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen		13,2	-
Sonstige Finanzinvestitionen (langfristig)		-80,5	-
Erlöse aus Anlagenabgängen		19,6	103,3
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	(46)	-499,4	-640,5
An Gesellschafter des Mutterunternehmens gezahlte Dividenden		-82,0	-105,1
An Minderheitsgesellschafter gezahlte Dividenden		-0,7	-1,3
Kapitalerhöhung		15,7	11,8
Veränderung der Finanzschulden		140,3	274,5
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	(46)	73,3	179,9
Konsolidierungskreisbedingte Änderung		-	7,8
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		-0,5	-7,0
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung		-14,9	-28,4
Veränderung des Finanzmittelbestands		43,4	-9,6
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		574,2	617,6
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung Vorjahr		-	14,9
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	(46)	617,6	622,9

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen				Konzern-Bilanzgewinn	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Minderheitsanteile am Eigenkapital	Eigenkapital gesamt
				Gesetzliche Rücklage	Gewinnrücklage	Währungsrücklage	Neubewertungsrücklage				
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
Stand 1.1.2007		913,7	558,8	36,5	702,3	-5,5	13,0	105,2	2.324,0	22,1	2.346,1
Währungsänderungen		-	-	-	-	-0,1	-	-	-0,1	-	-0,1
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		-	-	-	-	-	10,9	-	10,9	-	10,9
Marktbewertung von Derivaten		-	-	-	-	-	8,3	-	8,3	-	8,3
Kaufpreisallokation LAP		-	-	-	-	-	2,0	-	2,0	-	2,0
Nettoertrag (+)/Nettoaufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst		0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	21,2	0,0	21,1	0,0	21,1
Kapitalerhöhung Flughafen Frankfurt-Hahn/Twin Star		-	-	-	-	-	-	-	0,0	7,4	7,4
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm		0,7	3,5	-	-	-	-	-	4,2	-	4,2
Weitergabe eigener Anteile		0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Management-Stock-Options-Plan									0,0	-	0,0
Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte		0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Wert erbrachter Leistungen (Bewertung)		-	2,7	-	-	-	-	-	2,7	-	2,7
Ausschüttungen		-	-	-	-	-	-	-105,1	-105,1	-1,3	-106,4
Konzern-Jahresüberschuss		-	-	-	103,4	-	-	105,3	208,7	5,0	213,7
Konsolidierungsmaßnahmen/übrige Veränderungen		-	-	-	4,4	-	-	-0,1	4,3	-0,2	4,1
Stand 31.12.2007	(34), (35)	914,6	565,2	36,5	810,1	-5,6	34,2	105,3	2.460,3	33,0	2.493,3

Konzern-Anlagenspiegel

in Mio €	Geschäfts- oder Firmenwert	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Investments in Flughafen- Betrieber- projekte	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 1.1.2007	211,3	109,8	3,2	3.414,6	1.558,7	346,5	599,1
Veränderungen aus Währungs- umrechnungsdifferenzen	0,0	-0,2	-10,0	2,9	0,0	-0,4	0,0
Konsolidierungskreisänderungen	0,0	0,0	129,5	0,0	0,0	5,9	0,0
Zugänge	0,3	8,0	466,7	133,9	62,1	48,9	852,4
Abgänge	-3,6	-6,5	0,0	-115,2	-40,0	-33,8	-23,7
Umgliederung IFRS 5	-79,8	-1,8	0,0	0,0	0,0	-13,0	0,0
Umbuchungen	0,0	18,7	0,0	90,2	23,5	4,8	-137,8
Stand 31.12.2007	128,2	128,0	589,4	3.526,4	1.604,3	358,9	1.290,0
Kumulierte Abschreibungen							
Stand 1.1.2007	114,2	70,7	0,0	1.679,8	1.270,7	239,2	0,0
Veränderungen aus Währungs- umrechnungsdifferenzen	0,0	-0,2	-1,1	2,2	0,0	-0,2	0,0
Konsolidierungskreisänderungen	0,0	0,0	14,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zugänge	20,3	13,8	6,2	124,0	50,0	28,7	1,1
Abgänge	-3,6	-3,8	0,0	-106,2	-36,6	-29,9	0,0
Umgliederung IFRS 5	-25,4	-0,9	0,0	0,0	0,0	-8,0	0,0
Umbuchungen	0,0	4,5	0,0	1,0	-6,0	0,5	0,0
Zuschreibungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stand 31.12.2007	105,5	84,1	19,1	1.700,8	1.278,1	230,3	1,1
Restbuchwerte							
Stand 31.12.2007	22,7	43,9	570,3	1.825,6	326,2	128,6	1.288,9
Anschaffungs-/Herstellungskosten							
Stand 1.1.2006	213,4	111,4	0,0	3.356,0	1.568,7	381,7	466,2
Veränderungen aus Währungs- umrechnungsdifferenzen	0,0	-0,5	0,0	-2,7	0,0	-0,2	-0,1
Konsolidierungskreisänderungen	-2,1	-0,5	0,0	-3,6	-2,1	-49,6	-0,4
Zugänge	0,0	4,0	3,2	105,2	52,7	42,6	243,4
Abgänge	0,0	-6,2	0,0	-73,2	-107,2	-32,2	-25,1
Umbuchungen	0,0	1,6	0,0	32,9	46,6	4,2	-84,9
Stand 31.12.2006	211,3	109,8	3,2	3.414,6	1.558,7	346,5	599,1
Kumulierte Abschreibungen							
Stand 1.1.2006	105,1	61,2	0,0	1.605,4	1.323,2	256,7	0,0
Konsolidierungskreisänderungen	-1,0	-0,4	0,0	-0,9	-1,4	-18,6	0,0
Zugänge	10,1	15,8	0,0	140,3	48,3	33,2	0,0
Abgänge	0,0	-5,9	0,0	-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	0,0	1.679,8	1.270,7	239,2	0,0
Restbuchwerte							
Stand 31.12.2006	97,1	39,1	3,2	1.734,8	288,0	107,3	599,1

* Dies betrifft Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen

Sachanlagen Summe	Als Finanz- investitionen gehaltene Immobilien	Beteiligungen at equity	Sonstige Beteiligungen	Available-for- sale-Wert- papiere	At-fair-value- Wertpapiere	Ausleihungen an Beteiligungen*	Sonstige Ausleihungen	Andere Finanzanlagen Summe
5.918,9	125,4	111,2	18,3	61,9	200,9	70,6	19,7	371,4
2,5	0,0	-0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5,9	0,0	-18,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.097,3	1,1	3,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-212,7	-116,0	-4,0	0,0	0,0	-20,0	0,0	-6,7	-26,7
-13,0	0,0	-0,4	-0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,8
-19,3	0,6	0,0	0,0	0,0	-30,0	-3,0	0,0	-33,0
6.779,6	11,1	91,2	17,5	61,9	150,9	67,6	13,0	310,9
3.189,7	58,5	55,0	12,5	-19,2	4,8	67,5	3,7	69,3
2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0,0	0,0	-0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
203,8	1,0	0,0	0,0	0,2	4,8	0,0	0,0	5,0
-172,7	-58,5	0,0	0,0	0,0	-0,3	0,0	-0,1	-0,4
-8,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-4,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,7	0,0	0,0	-0,7
0,0	0,0	0,0	0,0	-11,4	-3,1	0,0	0,0	-14,5
3.210,3	1,0	54,1	12,5	-30,4	5,5	67,5	3,6	58,7
3.569,3	10,1	37,1	5,0	92,3	145,4	0,1	9,4	252,2
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

Segment-Berichterstattung

(Anhang Textziffer 45)

Primäre Segment-Berichterstattung

in Mio €		Aviation	Retail & Properties	Ground Handling	External Activities	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2007	698,7	471,4	620,5	538,4	–	2.329,0
	2006	702,8	385,1	624,1	431,9	–	2.143,9
Sonstige Erträge	2007	23,0	31,5	11,5	30,8	–	96,8
	2006	32,3	22,3	23,4	28,4	–	106,4
Erträge mit Dritten	2007	721,7	502,9	632,0	569,2	–	2.425,8
	2006	735,1	407,4	647,5	460,3	–	2.250,3
Intersegmentäre Erträge	2007	52,3	394,3	17,0	24,5	–488,1	–
	2006	48,6	390,2	18,1	25,6	–482,5	–
Erträge gesamt	2007	774,0	897,2	649,0	593,7	–488,1	2.425,8
	2006	783,7	797,6	665,6	485,9	–482,5	2.250,3
Segment-Ergebnis/EBIT	2007	44,8	244,6	12,6	33,4	0,00	335,4
	2006	76,0	219,6	34,6	0,2	0,00	330,4
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	2007	94,8	88,4	24,8	37,1	–	245,1
	2006	82,8	95,0	28,4	41,8	–	248,0
EBITDA	2007	139,6	333,0	37,4	70,5	–	580,5
	2006	158,8	314,6	63,0	42,0	–	578,4
Anteiliges Periodenergebnis der at equity bewerteten Unternehmen	2007	0,0	–0,2	0,8	1,9	–	2,5
	2006	0,0	0,1	1,2	4,3	–	5,6
Erträge aus Beteiligungen	2007	0,0	0,0	0,0	5,3	–	5,3
	2006	0,0	0,0	0,0	6,8	–	6,8
Buchwerte des Segment-Vermögens	2007	2.504,3	1.564,6	477,8	1.104,1	53,9	5.704,7
	2006	1.798,3	1.580,1	413,7	451,8	50,6	4.294,5
Segment-Schulden	2007	1.153,7	760,2	194,7	836,0	266,8	3.211,4
	2006	525,7	682,1	163,2	267,2	310,2	1.948,4
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, des Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien	2007	818,5	152,1	86,6	516,2	–	1.573,4
	2006	224,4	168,8	61,3	50,0	–	504,5
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2007	62,6	67,4	16,3	12,9	–	159,2
	2006	39,1	50,2	12,3	15,9	–	117,5
Anteile an at equity bewerteten Unternehmen	2007	0,0	0,0	1,7	35,4	–	37,1
	2006	0,0	0,1	1,9	54,2	–	56,2

Sekundäre Segment-Berichterstattung

in Mio €		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Übrige Welt	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2007	1.905,0	318,0	53,8	52,2	–	2.329,0
	2006	1.821,5	254,2	56,7	11,5	–	2.143,9
Sonstige Erträge	2007	76,1	3,7	16,1	0,9	–	96,8
	2006	104,1	2,0	0,0	0,3	–	106,4
Erträge mit Dritten	2007	1.981,1	321,7	69,9	53,1	–	2.425,8
	2006	1.925,6	256,2	56,7	11,8	–	2.250,3
Buchwerte des Segment-Vermögens	2007	4.789,8	190,2	511,0	159,8	53,9	5.704,7
	2006	3.970,4	187,9	59,2	26,4	50,6	4.294,5
Anschaffungskosten der Zugänge des Sach- anlagevermögens, des Investments in Flug- hafen-Betreiberprojekte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien	2007	1.093,8	19,1	444,6	15,9	–	1.573,4
	2006	489,6	12,7	2,1	0,1	–	504,5

Konzern-Anhang

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

(1) Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (nachfolgend: Fraport AG), hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2007 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2007 haben wir die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, 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, Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

Rahmenvertrag Fraport AG und Celanese AG/Ticona GmbH

Im Juni 2007 haben wir, entsprechend der Absichtserklärung vom 29. November 2006, mit der Celanese AG/Ticona GmbH (Celanese/Ticona) einen Rahmenvertrag abgeschlossen. Darin verpflichtet sich die Celanese/Ticona, den Produktionsbetrieb der Ticona am Standort Kelsterbach bis zum 30. Juni 2011, spätestens aber bis zum 31. Dezember 2011, zu beenden und Einwendungen und Klagen gegen den Bestand und Ausbau des Frankfurter Flughafens nach Abschluss des Vertrags zurückzunehmen. Darüber hinaus sieht der Vertrag vor, die Grundstücke am Standort Kelsterbach nach Beseitigung aller Werkseinrichtungen, soweit

diese nicht von der Fraport AG übernommen werden, an die Fraport AG zu übertragen. Etwaige, für eine gewerbliche Nutzung der Grundstücke erforderliche Bodensanierung wird die Celanese/Ticona durchführen. Mit Abschluss des Vertrags wurde ein wesentliches Risiko für die zeitgerechte Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest ausgeschlossen.

Als Gegenleistung wird die Fraport AG einen Betrag in Höhe von 670,0 Mio € an die Celanese/Ticona zahlen. Davon wurde ein Betrag von 20,0 Mio € aufgrund eines gesondert geschlossenen Vertrags bereits in 2006 für Vorbereitungsmaßnahmen zu der Betriebsverlagerung des Chemiewerks in Kelsterbach gezahlt. Der restliche Betrag wird in unterschiedlichen Tranchen zwischen 2008 und 2011 gezahlt werden.

Unmittelbar nach Abschluss des Rahmenvertrags hat die Celanese/Ticona die vereinbarte Beendigung des Produktionsbetriebs der Ticona am Standort Kelsterbach den zuständigen Behörden angezeigt und ihre Einwendungen und Klagen gegen den Bestand und den Ausbau des Frankfurter Flughafens gegenüber den zuständigen Behörden und Gerichten zurückgenommen. Ein für den Bau der Landebahn Nordwest benötigtes Grundstück wurde bereits nach Abschluss des Vertrags an die Fraport AG übertragen.

Die Fraport AG hat daher die Zahlungsverpflichtungen im Zusammenhang mit der Beendigung des Produktionsbetriebs sowie der Rücknahme der Einwendungen und Klagen in Höhe des abgezinsten Zeitwerts mit 505,5 Mio € passiviert und im Anlagevermögen unter Anlagen im Bau aktiviert. Diese Zahlungsverpflichtungen erhöhen die Herstellungskosten der neuen Landebahn und werden nach betriebsbereiter Übergabe planmäßig abgeschrieben. Die passivierte Verbindlichkeit wird bis zu den Zahlungszeitpunkten aufgezinst und beträgt zum 31. Dezember 2007 518,8 Mio €. Die Abzinsung erfolgt auf Basis fristenkongruenter Zinssätze öffentlicher Anleihen (4,26 % bis 4,36 %).

Des Weiteren wurde ein im Juni 2007 erworbenes Grundstück in Höhe des Verkehrswerts von 8,0 Mio € aktiviert und eine Verbindlichkeit in entsprechender Höhe passiviert.

Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

In den Konzern-Abschluss werden die Fraport AG und alle verbundenen Unternehmen voll einbezogen und alle 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 2007 folgendermaßen verändert:

	Inland	Ausland	Gesamt
Fraport AG	1		1
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen			
31.12.2006	22	47	69
Zugänge	1	5	6
Abgänge	-2	-2	-4
31.12.2007	21	50	71
Anteilmäßig konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2006	6	3	9
Zugänge	0	2	2
31.12.2007	6	5	11
Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2006			
	29	50	79
Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2007			
	28	55	83
At equity bewertete assoziierte Unternehmen			
31.12.2006	6	3	9
Abgänge	0	-1	-1
31.12.2007	6	2	8
Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2006			
	35	53	88
Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2007			
	34	57	91

Die Zugänge bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen betreffen die Gesellschaften Fraport Asia Ltd., Hongkong, ICTS Czech s. r. o., Prag, ICTS Ireland Ltd., Dublin, FRACareServices GmbH, Frankfurt am Main, Alterra Lima Holdings Ltd., Cayman Islands (Alterra) und LAP Lima Airport Partners S. R. L., Lima (LAP).

Zum 6. März 2007 wurde die Airport Retail Solutions GmbH, Frankfurt am Main, und zum 4. Mai 2007 die Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH, Saarbrücken, veräußert. Bei der Entkonsolidierung der Gesellschaften sind Abgangsgewinne von insgesamt 0,4 Mio € entstanden.

Per 11. Juni 2007 wurde die Maritime and Underwater Security Consultants USA LLC, Houston, geschlossen. Mit Wirkung zum 18. Juni 2007 hat die ICTS die Anteile an der New Age Aviation Security US Inc., Virginia, für 100 USD veräußert. Die Entkonsolidierung beider Gesellschaften hat sich nur unwesentlich auf den Konzernabschluss ausgewirkt.

Die Zugänge bei den Gemeinschaftsunternehmen betreffen die neu gegründeten Gesellschaften Fraport IC Ictas Havalimani Isletme AS, Antalya (Antalya Finanzierungsgesellschaft), und Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve İşletmeciliği AS, Antalya (Antalya Betriebsgesellschaft). An den Gesellschaften hält die Fraport AG jeweils 51 % der Stammkapitalanteile. Aufgrund der vertraglich vereinbarten Stimmrechte und der Verteilung der Dividenden werden die Gesellschaften in den Fraport-Konzern mit zirka 34 % anteilmäßig einbezogen.

Der Abgang bei den assoziierten Unternehmen betrifft die LAP, die nach der Übernahme der restlichen Kapitalanteile in den Fraport-Konzern volleinbezogen wird.

Obwohl die Fraport AG an der Gesellschaft N*ICE 52 % der Kapitalanteile hält, wird die Gesellschaft aufgrund der vertraglich vereinbarten gemeinschaftlichen Führung und Kontrolle lediglich anteilmäßig mit 52 % einbezogen. Die GCS wird vollkonsolidiert, obwohl die Fraport AG nur zu 40 % beteiligt ist, da die Kontrolle über die Gesellschaft aufgrund der vertraglichen Regelungen ausgeübt werden kann und wird.

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 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht werden.

Die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH hat von der Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. 3 HGB Gebrauch gemacht und die §§ 325 bis 329 HGB – Offenlegung und Prüfung durch den Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers – nicht angewendet.

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

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Langfristige Vermögenswerte	-36,1	115,0
Kurzfristige Vermögenswerte	-7,2	4,7
Liquide Mittel	-1,8	17,8
Langfristige Schulden	-34,9	99,6
Kurzfristige Schulden	-4,7	7,8

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis betreffen im Geschäftsjahr insbesondere die Vollkonsolidierung der LAP und im Vorjahr den Verkauf der Gesellschaften des TCR-Teilkonzerns (TCR). Die Veränderungen im Konsolidierungskreis haben das Jahresergebnis vor Konsolidierungsmaßnahmen mit einem Gewinn von 4,7 Mio € (im Vorjahr mit einem Verlust von 4,4 Mio €) beeinflusst.

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

in Mio €	2006	2007
Langfristige Vermögenswerte	8,6	471,0
Kurzfristige Vermögenswerte	11,4	16,6
Eigenkapital	11,5	14,6
Langfristige Schulden	2,0	464,6
Kurzfristige Schulden	6,5	8,4
Erträge ¹	51,8	50,7
Aufwendungen ¹	48,9	62,4

¹ Im Vorjahr TCR bis 16. Mai 2006 enthalten

Beteiligungserwerbe und Unternehmensgründungen

Fraport Asia Ltd.

Am 9. März 2007 hat die Fraport AG die Gesellschaft Fraport Asia Ltd., Hongkong, gegründet. Die Fraport AG hält 100 % der Kapitalanteile von nominal 10,0 Tsd HKD (rund 1,0 Tsd €). Gegenstand der Gesellschaft sind Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Flughafen-Betrieb. Die Ersteinbeziehung in den Fraport-Konzern-Abschluss erfolgte zum Gründungszeitpunkt.

ICTS Czech s. r. o.

Am 21. März 2007 hat die ICTS Europe die 100-prozentige Tochtergesellschaft ICTS Czech s. r. o., Prag, mit einer Kapitaleinlage von rund 18 Tsd € errichtet. Die Gesellschaft ist im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen tätig. Sie wurde zum Gründungszeitpunkt in den Konzern-Abschluss einbezogen.

ICTS Ireland Ltd.

Am 18. April 2007 hat die ICTS Europe die 100-prozentige Tochtergesellschaft ICTS Ireland Ltd., Dublin, mit einer Kapitaleinlage von 100 € errichtet. Die Gesellschaft ist im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen tätig. Sie wurde zum Gründungszeitpunkt in den Konzern-Abschluss einbezogen.

FRACareServices GmbH

Am 13. Dezember 2007 wurde die Gesellschaft FRACareServices GmbH, Frankfurt am Main, gegründet. Die Fraport AG hat 51 % der Kapitalanteile mit 25,5 Tsd € übernommen. Die Gesellschaft erbringt insbesondere Hilfeleistungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie artverwandte Dienstleistungen am Flughafen Frankfurt. Die Ersteinbeziehung in den Fraport-Konzern-Abschluss erfolgte zum Gründungszeitpunkt.

Lima Airport Partners S. R. L., Alterra Lima Holdings Ltd.

Mit dem Erwerb der Alterra Lima Holdings Ltd., Cayman Islands (Alterra), die 57,25 % der Kapitalanteile an der Betriebsgesellschaft Lima Airport Partners S. R. L. (LAP) hält, hat die Fraport AG ihr Engagement am 1. August 2007 auf insgesamt 100 % erhöht. Die

bis zum 31. Juli 2007 at equity bewerteten 42,75 % der Anteile an LAP wurden mit den neu erworbenen Anteilen in den Fraport-Konzern volleinbezogen. Zum gleichen Zeitpunkt wurden die Anteile an der Alterra in den Fraport-Konzern einbezogen.

Infolge der Kaufpreisallokation ergaben sich folgende Anpassungen auf Vermögenswerte und Schulden:

Ermittlung des Firmenwerts

in Mio €	
Kaufpreis	26,9
Anschaffungsnebenkosten	0,0
Gesamtkaufpreis (vollständig mit Zahlungsmitteln beglichen)	26,9
Abzüglich zum beizulegenden Zeitwert bewertetes Nettovermögen	-26,6
Firmenwert	0,3

Erworbenes Nettovermögen

in Mio €	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	69,4	3,7	73,1
Übrige langfristige Vermögenswerte	3,6	-	3,6
Kurzfristige Vermögenswerte und Zahlungsmittel	14,1	-	14,1
Langfristige Schulden	-57,5	-	-57,5
Kurzfristige Schulden	-5,7	-	-5,7
Latente Steuerverpflichtungen	0,0	-1,0	-1,0
Erworbenes Nettovermögen	23,9	2,7	26,6

Vom Erwerbszeitpunkt bis zum 31. Dezember 2007 betrug der Umsatz von LAP 39,6 Mio € und das Ergebnis 4,7 Mio €. Wäre die Gesellschaft schon zum 1. Januar in den Konzern-Abschluss voll einbezogen worden, hätte sie mit 88,5 Mio € zum Konzern-Umsatz und mit 1,7 Mio € zum Konzern-Ergebnis beigetragen. Für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Juli 2007 sind vom Gesamtergebnis von -3,0 Mio € anteilig -1,3 Mio € im Ergebnis at equity enthalten.

Engagement am Flughafen Antalya

Am 12. April 2007 hat ein Konsortium unter Führung der Fraport AG den Zuschlag für die Fortsetzung des Terminalbetriebs am Flughafen Antalya in der Türkei erhalten. Zwecks Finanzierung und Betrieb der Terminals gründeten die Konzessionsnehmer am 18. Mai 2007 die Gesellschaft Fraport IC Ictas Havalimani Isletme AS, Antalya (Antalya Finanzierungsgesellschaft), und am 22. Mai 2007 die Gesellschaft Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve İşletmeciliği AS, Antalya (Antalya Betriebsgesellschaft). Die Fraport AG hat an der Fraport IC Ictas Havalimani Isletme AS 51 % der Stammkapitalanteile von rund 7,9 Mio € und an der Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve İşletmeciliği AS 51 % von rund 28,0 Tsd € übernommen. Aufgrund der Stimmrechtsverhältnisse und der Verteilung der

Dividenden handelt es sich bei den Gesellschaften um Gemeinschaftsunternehmen, die mit einem Anteil von rund 34 % in den Konzern-Abschluss einbezogen werden. Die Ersteinbeziehung in den Fraport-Konzern erfolgte zum Gründungszeitpunkt.

Weitere Veränderungen

Im Rahmen der Neuorganisation des Sicherheitsbereichs im Konzern wurden die Tochtergesellschaften der ICTS, die FIS GmbH und die FIS Deutschland GmbH, mit Wirkung zum 1. Januar 2007 neu aufgestellt. Das Geschäft an den Standorten Frankfurt und Frankfurt-Hahn wurde der FIS GmbH und das restliche deutschlandweite Sicherheitsgeschäft der FIS Deutschland zugeordnet. Am 13. März 2007 wurden die FIS GmbH in Fraport Security Services GmbH (FraSec) und die FIS Deutschland GmbH in FIS GmbH umfirmiert. Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. April 2007 wurde die FraSec an die Fraport AG verkauft. Die FraSec wurde dem Segment Aviation zugeordnet. Diese organisatorische und gesellschaftsrechtliche Umstrukturierung hat sich im Konzern-Abschluss lediglich auf die Darstellung der Segment-Berichterstattung ausgewirkt (vergleiche Tz. 45).

(3) 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 Impairment-Tests wird die Werthaltigkeit der 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.

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 31.12.2006	Durchschnitts- kurs 2006	Stichtagskurs 31.12.2007	Durchschnitts- kurs 2007
1 US-Dollar (USD)	0,7593	0,7964	0,6793	0,7297
1 Pfund Sterling (GBP)	1,4892	1,4669	1,3636	1,4613
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,5401	0,5562	0,5847	0,5628
100 Philippinische Peso (PHP)	1,5493	1,5533	1,6468	1,6659
1 Schwedische Krone (SEK)	0,1106	0,1081	0,1059	0,1081
1 Hong Kong Dollar (HKD)	0,0980	0,1025	0,0871	0,9353
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2372	0,2433	0,2287	0,2334
1 Schweizer Franken (CHF)	0,6223	0,6358	0,6043	0,6087
1 Norwegische Krone (NOK)	0,1214	0,1243	0,1256	0,1247
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,0969	0,0997	0,0928	0,0958
1 Tschechische Krone (CZK)	0,0376	0,0360	0,0375	0,0380

(4) Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Umsatzerlöse sowie andere Erträge werden gemäß IAS 18 dann erfasst, wenn die Lieferung erfolgt ist oder die Dienstleistung erbracht ist, es hinreichend wahrscheinlich ist, dass ein wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird und sich dieser verlässlich quantifizieren lässt. Außerdem müssen die maßgeblichen Chancen und Risiken auf den Käufer übertragen worden sein.

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

Erworbene immaterielle Vermögenswerte (IAS 38) 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. Fremdkapitalzinsen werden unmittelbar als Aufwand verrechnet (IAS 23).

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Zur besseren Transparenz werden erstmalig die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte gesondert ausgewiesen. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Konzessionsabgaben und Investitionen in Flughafen-Infrastrukturmaßnahmen bei den Flughafen-Betreiberprojekten in der Türkei, Bulgarien und Peru. Die Vorjahreszahlen in der Bilanz, Kapitalflussrechnung und im Anlagenspiegel wurden entsprechend angepasst (vergleiche Tz. 22).

Die Investitionen in Infrastruktur werden grundsätzlich zu Anschaffungskosten angesetzt. Die Konzessionsabgaben werden, sofern es sich um Finanzierungsleasingverträge nach IAS 17 handelt, zum Barwert angesetzt und gemäß der Laufzeit der Konzessionsverträge um planmäßige Abschreibungen nach der linearen Methode vermindert. Soweit notwendig, werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt.

Sachanlagen

Sachanlagen (IAS 16) werden mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen und soweit notwendig, Wertminderungen nach IAS 36 bilanziert. Nachträgliche Anschaffungskosten werden aktiviert. Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen alle direkt zurechenbaren Kosten sowie angemessene Gemeinkosten. Fremdkapitalzinsen werden unmittelbar als Aufwand verrechnet (IAS 23).

Im Rahmen der Übernahme beziehungsweise des Erwerbs von Grundstücken mit aufstehenden Gebäuden, die interimistisch genutzt werden, werden grundsätzlich die Anschaffungskosten der Gebäude auf Basis eines Ertragswertverfahrens und eines Zinssatzes von 5,0 % p. a. ermittelt.

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 beschrieben.

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

Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (Investment Properties, IAS 40) 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 Finanzinvestition 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 Abschreibungen und gegebenenfalls Wertminderungen nach IAS 36.

Wertminderungen nach IAS 36

Vermögenswerte werden zum Bilanzstichtag außerplanmäßig wertgemindert, wenn der erzielbare Betrag (recoverable amount) des Vermögenswerts unter den Buchwert gesunken ist. Der erzielbare Betrag wird als der jeweils höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten (fair value less costs to sell) 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 im Fraport-Konzern 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 im Fraport-Konzern grundsätzlich an der Segment-Struktur. Im Segment Ground Handling bilden die Bereiche Zentrale Infrastruktur und Rampe/Passage jeweils eine cash generating unit. 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 Firmenwert 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. Wertpapiere der Kategorie „Available for Sale“ sowie Wertpapiere der Kategorie „Fair-Value-Option“ (das heißt, diejenigen Finanzinstrumente, die im Fraport-Konzern bei Zugang „at fair value through profit or loss“ zugeordnet werden) werden grundsätzlich mit dem fair value bewertet. Soweit sich dieser jedoch nicht zuverlässig ermitteln lässt, werden auch diese mit den Anschaffungskosten bewertet. Wertänderungen der Kategorie „Available for Sale“ werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst (IAS 39). Wertänderungen der Kategorie „Fair-Value-Option“ werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Strukturierte Finanzinstrumente mit nicht trennbaren eingebetteten Derivaten werden der Kategorie „Fair-Value-Option“ zugeordnet.

Vorräte

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

Fertige und unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen und 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.

Die zur Erschließung erforderlichen nachträglichen Herstellungskosten werden zunächst auf Basis spezifischer Kostensätze einzelner Erschließungsmaßnahmen für das gesamte vermarktungsfähige Nettobauland geschätzt. In Abhängigkeit zu den im jeweiligen Berichtsjahr realisierten Grundstücksverkäufen erfolgt dann eine anteilige Verrechnung der Erschließungskosten pro Quadratmeter auf die noch zu verkaufenden Flächen. 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 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 Abwertung 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. 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.

Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten

Zu jedem Bilanzstichtag werden die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte, die nicht erfolgswirksam zum fair value bewertet werden darauf hin untersucht, ob objektive Hinweise (zum Beispiel erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners, die hohe Wahrscheinlichkeit des Insolvenzverfahrens gegen den Schuldner, ein andauernder Rückgang des fair values unter die fortgeführten Anschaffungskosten) auf eine Wertminderung hindeuten.

Grundsätzlich werden Wertminderungen über eine Minderung der Forderung oder des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigt.

Die Wertminderungen der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden erfolgswirksam in Form von Einzelwertberichtigungen auf einem Wertberichtigungskonto erfasst. Ergibt sich in den Folgeperioden, dass die Gründe für die Wertminderung nicht mehr vorliegen, wird eine erfolgswirksame Wertaufholung erfasst. Sofern eine bereits wertgeminderte Forderung als uneinbringlich eingestuft wird, erfolgt die entsprechende Ausbuchung.

Zahlungsmittel

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

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert oder beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt.

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.

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 5,5 % p. a. (Vorjahr 4,4 % p. a.) ermittelt worden. Die versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste werden direkt erfolgswirksam erfasst. 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. Langfristige unter- oder nichtverzinsliche Verbindlichkeiten werden im Zugangszeitpunkt mit ihrem Barwert eingebucht.

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

Im Fraport-Konzern werden derivative Finanzinstrumente grundsätzlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken eingesetzt. Die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten mit positiven oder negativen Marktwerten wird nach IAS 39 zum beizulegenden Zeitwert (fair value) vorgenommen. Die Wertänderungen bei Cash-flow-Hedges werden erfolgsneutral in einer gesonderten Eigenkapitalposition erfasst. Korrespondierend hierzu werden Steuerlatenzen auf die Marktwerte der Cash-flow-Hedges ebenfalls direkt im Eigenkapital verrechnet.

Sofern die Kriterien eines Cash-flow-Hedges nicht erfüllt sind, werden die derivativen Finanzinstrumente der Kategorie „held for trading“ zugeordnet. Die Änderungen des fair values sowie die hierauf entfallenden Steuerlatenzen werden in diesem Fall erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der Ansatz der derivativen Finanzinstrumente erfolgt zum Handelstag.

Aktienoptionen

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

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. Wir haben IFRS 7 in diesem Geschäftsjahr erstmalig angewendet. Entsprechende Vergleichszahlen für 2006 wurden angegeben.

Am 18. August 2005 wurde das Amendment zu IAS 1 „Presentation of Financial Statements – Capital Disclosures“ veröffentlicht. Diese Änderung verpflichtet alle Unternehmen Informationen offenzulegen, die es dem Adressaten eines IFRS-Abschlusses ermöglichen zu beurteilen, welche Ziele, Strategien und Prozesse etabliert worden sind, um das Kapital des bilanzierenden Unternehmens zu steuern. Der Begriff Kapital bleibt hierbei unbestimmt. Es obliegt dem erstellenden Unternehmen diesen Begriff unternehmensspezifisch zu definieren und offenzulegen. Diese Änderung des IAS 1 ist verpflichtend für Berichtsperioden anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2007 begonnen haben. Wir haben die Änderungen des IAS 1 im Berichtsjahr erstmalig angewendet. Erforderliche Angaben zum Kapital sind in Abschnitt Finanzinstrumente und Risikomanagement enthalten.

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 frei stehendes 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.

Die erstmalige Anwendung der Interpretationen IFRIC 8 und IFRIC 9 hat in diesem Geschäftsjahr für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 20. Juni 2006 hat das 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 IFRIC 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 Konzern-Unternehmens 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 11 wurde von der Fraport AG noch nicht angewendet. Die künftige Anwendung des IFRIC 11 wird für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen haben.

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 12 wurde von der Fraport AG noch nicht angewendet. Die Auswirkungen von IFRIC 12 werden zurzeit noch geprüft. Aus heutiger Sicht können sich Auswirkungen insbesondere auf die Vermögens- und Ertragslage 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 zugrunde. 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 Abschlusses noch nicht angewendet. Die künftige Anwendung des Standards hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 29. März 2007 wurde der überarbeitete IAS 23 „Borrowing Costs“ veröffentlicht. Das bisher bestehende Wahlrecht zur Aktivierung von Fremdkapitalkosten wurde abgeschafft. Ab dem 1. Januar 2009 sind Fremdkapitalkosten, die dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswertes direkt zugeordnet werden können, als Teil der Anschaffungs-/Herstellungskosten zu aktivieren. Der überarbeitete IAS 23 ist ab dem 1. Januar 2009 verpflichtend auf qualifizierte Vermögenswerte anzuwenden, mit deren Herstellung nach dem 1. Januar 2009 begonnen wird. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig (IAS 23.29). Die Wahl eines früheren Herstellungsbeginns ist möglich (IAS 23.28). Fraport AG wird ab dem 1. Januar 2009 mit der Aktivierung von Fremdkapitalkosten beginnen. Für die Aktivierung werden qualifizierte Vermögenswerte, mit deren Herstellung nach dem 1. Januar 2000 begonnen wurde, berücksichtigt. Aus dieser Anwendung des überarbeiteten Standards werden sich erhebliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben.

Am 28. Juni 2007 wurde IFRIC 13 „Customer Loyalty Programmes“ veröffentlicht. Die Interpretation befasst sich mit der Bilanzierung und Bewertung von Kundenbindungsprogrammen. IFRIC 13 ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2008 beginnen. Eine frühere Anwendung wird empfohlen. Die künftige Anwendung des IFRIC 13 wird sich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns nicht wesentlich auswirken.

Am 4. Juli 2007 wurde IFRIC 14 „IAS 19 – The Limit on a Defined Benefit Asset, Minimum Funding Requirements and their Interaction“ veröffentlicht. Die Interpretation gibt insbesondere Hinweise darauf, wie die Begrenzung nach IAS 19 „Employee Benefits“ für einen Überschuss festzulegen ist, der als Vermögenswert (Defined Benefit Asset) angesetzt werden kann. Die Interpretation ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die nach dem 1. Januar 2008 beginnen. Eine frühere Anwendung wird empfohlen. Die künftige Anwendung des IFRIC 14 wird sich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns nicht wesentlich auswirken.

Am 6. September 2007 hat das IASB eine überarbeitete Version des IAS 1 „Presentation of Financial Statements“

herausgegeben. Die neue Fassung des Standards sieht geänderte Bezeichnungen für die Bestandteile des Abschlusses vor. Eine der wesentlichen materiellen Änderungen besteht darin, dass sämtliche Erträge und Aufwendungen, einschließlich der ergebnisneutral im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen, nun zwingend im Rahmen einer Gesamterfolgsrechnung (statement of comprehensive income) auszuweisen sind. Eine Präsentation, die ausschließlich zusammen mit den eigentümerbezogenen Eigenkapitalveränderungen innerhalb eines Eigenkapitalspiegels erfolgt, ist dagegen nicht mehr möglich. Außerdem sind erweiterte Angaben zu den ergebnisneutral im Eigenkapital erfassten Erträgen und Aufwendungen (other comprehensive income) vorgesehen. Den Schwerpunkt der Eigenkapitalveränderungsrechnung (statement of changes in equity) bildet daher zukünftig die Darstellung sämtlicher eigentümerbezogenen Eigenkapitalveränderungen (owner changes in equity). Die neue Fassung des IAS 1 ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die Änderungen wurden im Rahmen dieses Abschlusses noch nicht angewendet. Die künftige Anwendung des überarbeiteten IAS 1 soll den Anwendern die Analyse und den Vergleich von Abschlüssen erleichtern.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(5) Umsatzerlöse

in Mio €	2006	2007
Aviation		
Flughafen-Entgelte	540,1	544,7
Sicherheitsdienstleistungen	139,1	127,8
Übrige Umsatzerlöse	23,6	26,2
	702,8	698,7
Retail & Properties		
Real Estate	146,9	211,2
Retail	135,1	145,8
Parkierung	55,6	58,4
Übrige Umsatzerlöse	47,5	56,0
	385,1	471,4
Ground Handling		
Bodenverkehrsdienste	419,9	414,0
Infrastrukturentgelte	192,5	195,7
Übrige Umsatzerlöse	11,7	10,8
	624,1	620,5
External Activities	431,9	538,4
	2.143,9	2.329,0

Im Rahmen der Neuorganisation des Sicherheitsbereichs werden seit dem 1. Januar 2007 Umsatzerlöse der FraSec dem Segment Aviation zugeordnet. Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst. Die Auswirkungen der geänderten Zuordnung der Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen sind in der Segment-Berichterstattung dargestellt (vergleiche Tz. 45).

Die Umsatzerlöse Real Estate beinhalten im laufenden Geschäftsjahr Umsätze, die auf den Finanzierungsleasingvertrag zwischen der Fraport AG und der AIRRAIL Center Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG (AIRRAIL) zurückzuführen sind.

Die Fraport AG hat sich gegenüber AIRRAIL zur Begründung eines Teilerbbaurechts verpflichtet. Dieses berechtigt AIRRAIL, die Platte des Fernbahnhofs mit Büro- und Geschäftsgebäuden zu überbauen und die errichteten Gebäude zu vermieten oder zu verpachten. Aufgrund des Finanzierungsleasingvertrags erfolgt einerseits die Ausbuchung des Buchwerts der zur Überbauung vorgesehenen Platte in den Materialaufwand, andererseits wurde der Barwert der vereinbarten Zahlung in Höhe von 57,6 Mio € als Umsatzerlös vereinnahmt.

Im Segment Retail & Properties sind Erlöse aus operativen Leasingverhältnissen enthalten. Die Summe der im Geschäftsjahr erfassten umsatzabhängigen Flächenmieten beträgt 116,4 Mio € (im Vorjahr 110,3 Mio €).

Bei den operativen Leasingverhältnissen handelt es sich überwiegend um die Vermietung von Gebäuden, Grundstücken sowie Terminflächen und Büroräumen. Die Laufzeit der Verträge endet spätestens 2027. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt durchschnittlich 46 Jahre. Auch hier bestehen keine Kaufoptionen.

Der Bruttobuchwert der vermieteten Gebäude und Grundstücke beträgt 453,5 Mio €. Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 310,5 Mio € vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 13,2 Mio € beträgt.

Zu weiteren Erläuterungen verweisen wir auf Lagebericht Kapitel „Umsatz- und Ergebnisentwicklung“ sowie die Segment-Berichterstattung (vergleiche Tz. 45).

Die Summe der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Leasingverhältnissen:

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 2006	Restlaufzeit			Gesamt 2007
	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Mindestleasingzahlungen	59,8	169,1	470,9	699,8	57,9	157,7	453,6	669,2

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

in Mio €	2006	2007
Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	0,0	0,5

(7) Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2006	2007
Andere aktivierte Eigenleistungen	23,1	24,6

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

(8) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2006	2007
Auflösungen von Rückstellungen	36,1	41,1
Gewinne aus Anlagenabgängen	2,3	3,2
Erträge aus Schadensersatzleistungen	2,2	2,8
Übrige Erträge Vorjahre betreffend	7,9	1,8
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,7	1,7
Auflösungen von Wertberichtigungen	1,2	1,1
Zahlungseingänge auf Manila-Projekt	6,1	0,7
Erträge aus Entkonsolidierungen	9,5	0,4
Ausbuchung Verbindlichkeiten	5,5	0,0
Sonstige	10,8	18,9
	83,3	71,7

Die Auflösungen von Rückstellungen betreffen insbesondere eine Rückstellung im Zusammenhang mit Verpflichtungen aus der Beendigung des alten Konzessionsvertrags in Antalya sowie weitere kurzfristige Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen.

(9) Materialaufwand

in Mio €	2006	2007
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-79,4	-84,3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-273,9	-319,5
Aufwendungen aus Finanzierungsleasing	-	-57,6
	-353,3	-461,4

Die Aufwendungen aus Finanzierungsleasing betreffen den Finanzierungsleasingvertrag mit der AIRRAIL (vergleiche Tz. 5).

(10) Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2006	2007
Löhne und Gehälter	-874,5	-932,7
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	-170,3	-176,8
Aufwendungen für Altersversorgung	-32,1	-33,8
	-1.076,9	-1.143,3

Der Anstieg der Personalaufwendungen betrifft mit 26,4 Mio € die ICTS, die ihr Geschäft im Bereich Sicherheitsdienstleistungen ausweitete. Bei den Gesellschaften der ICTS-Gruppe wurden im Jahresdurchschnitt 361 Mitarbeiter mehr eingesetzt.

Bei der Fraport AG stieg der Personalaufwand insbesondere durch höhere Rückstellungen für Altersteilzeit an.

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	2006	2007
Stammbeschäftigte	27.411	28.831
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	835	1.606
	28.246	30.437

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter) betrug in den vollkonsolidierten Unternehmen 30.275 (im Vorjahr 28.126), in den quotalkonsolidierten Unternehmen anteilig 162 (im Vorjahr 120).

(11) Abschreibungen

in Mio €	2006	2007
Abschreibungen	-248,0	-245,1

Bei den Abschreibungen handelt es sich um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und Investments in Flughafen-Betreiberprojekte.

Planmäßige Abschreibungen

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

	Jahre
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	3–25 Jahre
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	17–35 Jahre
Gebäude (statisch konstruktive Teile)	30–80 Jahre
Technische Gebäudeanlagen	20–50 Jahre
Gebäudeausstattungen	12–38 Jahre
Platzanlagen	5–50 Jahre
Start-/Landebahnen	20–50 Jahre
Vorfelder	50 Jahre
Rollwege	20 Jahre
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	3–33 Jahre
Fahrzeuge	4–20 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–25 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.

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen der Nutzungsdauern, die zu Minderabschreibungen in Höhe von 1,3 Mio € führten.

Wertminderungen nach IAS 36

In den Gesamtabschreibungen sind Wertminderungen nach IAS 36 von Geschäfts- oder Firmenwerten von 20,3 Mio € (im Vorjahr 10,1 Mio €), von Sachanlagen von 1,1 Mio € (im Vorjahr 7,5 Mio €) und von als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien von 1,0 Mio € enthalten. Darüber hinaus wurden im Vorjahr sonstige immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 3,4 Mio € wertgemindert.

Die Bewertung der Vermögenswerte reflektiert die künftige Ertragerwartung. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert beziehungsweise dem Nettoveräußerungspreis. Im Berichtsjahr kam ausschließlich der Nutzungswert zum Einsatz. Der Nutzungswert wird auf der Grundlage eines Modells der Unternehmensbewertung (Discounted-Cash-flow-Methode) aus unternehmensinterner Sicht ermittelt.

Der Bestimmung der zukünftigen Mittelzuflüsse und -abflüsse der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sind die Zahlen der Planung zugrundegelegt. Die Bestimmung des Nutzungswerts beruht grundsätzlich auf Cash-flow-Prognosen auf Basis der vom Vorstand genehmigten und im Zeitpunkt der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2008 bis 2013 beziehungsweise der aktuellen Langfristplanung bis 2020 oder bei Investments in Flughafen-Betreiberprojekte über der jeweiligen Vertragslaufzeit. Diese Prognosen basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf der erwarteten Marktperformance. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate (zwischen 0,0 % und 1,7 %) berücksichtigt. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderspezifischer gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) von 6,2 % bis 9,5 % (Vorjahr: 6,1 % bis 9,4 %) verwendet.

Die Wertminderung des Goodwills betrifft in Höhe von 20,0 Mio € die FraSec und ist dem Segment Aviation zuzuordnen. Die Wertminderung wurde erforderlich, da infolge einer Entscheidung der Europäischen Union es als wahrscheinlich angesehen wird, dass zukünftig entweder das Land die Leistungen selbst durch eine Sicherheitsgesellschaft erbringt oder durch eine Ausschreibung deutliche Auftragsverluste hingenom-

men werden müssen. Eine weitere Wertminderung in Höhe von 0,3 Mio € zum Bilanzstichtag betrifft LAP. Die Goodwill-Abschreibung ist dem Segment External Activities zuzuordnen.

Zur Entwicklung des Goodwills verweisen wir auch auf Tz. 20.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen betreffen Planungsleistungen, deren Umsetzung aus heutiger Sicht unwahrscheinlich ist.

Zur Wertminderung der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien verweisen wir auf Tz. 24. Die Wertminderung der Sachanlagen und Anlageimmobilien betreffen das Segment Retail & Properties.

(12) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2006	2007
Mieten und Leasingaufwendungen	-30,8	-31,3
Versicherungen	-24,6	-25,6
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-26,0	-24,2
Werbungskosten	-18,0	-18,8
Verluste aus Anlagenabgängen	-19,8	-14,7
Sonstige Steuern	-6,8	-9,1
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-3,2	-1,7
Sonstiges	-112,5	-115,2
(davon periodenfremd)	(-2,6)	(-1,5)
	-241,7	-240,6

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

2007 in Mio €	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfung	1,4	0,4
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	0,2	-
Sonstige Leistungen	0,1	0,1
	1,7	0,5

(13) Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Mio €	2006	2007
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	19,0	30,2
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-44,9	-76,7

Davon betreffen finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten:

in Mio €	2006	2007
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	17,6	28,2
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	-39,8	-69,5

Die Zinserträge und -aufwendungen enthalten Zinszahlungen aus langfristigen Darlehen und Termingeldern sowie Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung langfristiger Verbindlichkeiten. Die Nettozinszahlungen der derivativen Finanzinstrumente werden ebenfalls im Zinsergebnis erfasst.

(14) Ergebnis at equity

Das Ergebnis at equity setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio €	2006	2007
Flughafen Hannover-Langenhagen	2,5	3,2
LAP (in 2007 bis 31. Juli)	2,0	-1,3
ASG	1,0	0,8
ACF	0,2	0,0
Gateway Gardens	0,1	-0,2
Asia Security Management (ICTS-Teilkonzern)	-0,2	0,0
	5,6	2,5

(15) Erträge aus Beteiligungen

Die Erträge aus Beteiligungen setzen sich folgendermaßen zusammen:

in Mio €	2006	2007
Ineuropa Handling UTE	6,8	5,3
	6,8	5,3

(16) Wertminderungen auf Finanzanlagen

Die Wertminderungen auf Finanzanlagen betreffen die Gesellschaft:

in Mio €	2006	2007
Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach (Darlehen)	-0,4	0,0
	-0,4	0,0

(17) Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio €	2006	2007
Erträge		
Zahlungseingang auf Manila-Projekt	18,0	2,3
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	5,5	6,5
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	2,4	4,4
Fremdwährungskursgewinne realisiert	2,2	1,3
Bewertung von Derivaten	2,8	4,2
Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	2,3	4,3
	33,2	23,0
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-2,7	-12,5
Fremdwährungskursverluste realisiert	-1,6	-1,7
Ergebnisanteile der Minderheits- gesellschafter an GCS	-0,9	-1,0
Bewertung von Derivaten	-2,4	-1,5
Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	-1,9	-5,4
	-9,5	-22,1
Sonstiges Finanzergebnis insgesamt	23,7	0,9

(18) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

in Mio €	2006	2007
Laufende Ertragsteuern	-105,1	-121,9
Latente Ertragsteuern	-6,2	38,0
	-111,3	-83,9

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 Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt grundsätzlich anhand des gültigen Steuersatzes des jeweiligen Landes. In Deutschland wurde das Unternehmenssteuerreformgesetz beschlossen, welches eine Steuersatzsenkung ab 1. Januar 2008 vorsieht. Bei inländischen Gesellschaften wurde daher zum 31. Dezember 2007 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 15 % (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 31 %.

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 2007 verfügte der Fraport-Konzern über aus heutiger Sicht nicht nutzbare steuerliche Verlustvorträge in Höhe von zirka 20,1 Mio € (im Vorjahr 12,4 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 und die Verluste 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 von der Entstehung künftiger steuerpflichtiger Gewinne während der Perioden ab, 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 €	2006		2007	
	aktiv	passiv	aktiv	passiv
Sachanlagen	0,6	-134,4	1,6	-106,4
Finanzanlagen	12,3	-	20,2	-
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	6,0	-3,8	-	-6,7
Rechnungsabgrenzungsposten	-	-3,7	-	-2,5
Pensionsrückstellungen	0,5	-0,7	0,1	-1,1
Sonstige Rückstellungen	4,9	-	11,6	-0,2
Verbindlichkeiten	16,0	-13,2	12,1	-3,9
Übrige Bilanzposten	-	-6,4	0,0	-9,9
Verlustvorträge	1,0	-	0,3	-
Summe aus Einzelabschlüssen	41,3	-162,2	45,9	-130,7
Saldierung	-34,9	34,9	-41,5	41,5
Konsolidierungsmaßnahmen	10,0	-0,3	2,8	-0,4
Konzern-Bilanz	16,4	-127,6	7,2	-89,6

Im Geschäftsjahr wurden Steuerlatenzen in Höhe von 6,3 Mio € (im Vorjahr 12,6 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 zum Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Überleitungsrechnung:

in Mio €	2006	2007
Ergebnis vor Ertragsteuern	340,2	297,6
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand¹	-136,1	-119,0
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	2,3	4,5
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-2,8	-2,2
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Betriebsprüfungsrückstellungen	-16,7	-17,8
Steuereffekt auf ergebniswirksame Konsolidierungsmaßnahmen	-8,2	-34,9
Steuereffekt auf steuerfreie und periodenverschobene steuerpflichtige Erträge	35,4	68,5
Körperschaftsteuerguthaben und Guthaben aus Steuersenkung aufgrund Unternehmenssteuerreform	35,2	22,0
Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorträge	-3,1	0,0
Gewerbsteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	-14,1	-3,2
Sonstiges	-3,2	-1,8
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	-111,3	-83,9

¹ Erwarteter Steuerertrag/-aufwand 40 % bei Körperschaftsteuer 25,0 % zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 % und Gewerbesteuer von rund 18 %

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 28,2 % (im Vorjahr 32,7 %). Aufgrund der in 2007 im Rahmen der Unternehmensteuerreform 2008 beschlossenen Steuersatzsenkung ergibt sich in 2007 ein Sondereffekt von rund 22 Mio €. Die Steuerquote beträgt 2007 bereinigt um diesen Sondereffekt 35,6 % (im Vorjahr bereinigt um Sondereffekt des Barwertansatzes des Körperschaftsteuerguthabens der Fraport AG 42,2 %).

(19) Ergebnis je Aktie

	2006		2007	
	unverwässert	verwässert	unverwässert	verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss in Mio €	229,3	229,3	208,7	208,7
Gewichtete Aktienzahl	91.228.810	92.511.493	91.422.116	92.419.474
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	2,51	2,48	2,28	2,26

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2007 ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt an ausgegebenen Aktien, die einem Anteil am Grundkapital von 10 € entsprechen. Durch die Kapitalerhöhungen sowie die Weitergabe von eigenen Aktien hat sich die Anzahl der Aktien im Umlauf von 91.368.619 auf 91.456.593 zum 31. Dezember 2007 verändert. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 91.422.116 Aktien ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 2,28 €.

Durch die den Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) erworbenen Rechte zum Aktienwerb (genehmigtes Kapital) sowie durch die Ausgabe von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans 2007 (bedingtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.419.474 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 2,26 €.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

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

(20) Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung entwickelten sich im Geschäftsjahr wie folgt:

in Mio €	Buchwert 1.1.2007	Zugänge	Umbuchungen	Umgliederungen gemäß IFRS 5	Wertminderungen gemäß IAS 36	Buchwert 31.12.2007
FraSec	0,0	–	42,4	–	–20,0	22,4
Media	0,3	–	–	–	–	0,3
ICTS	92,6	–	–38,9	–53,7	–	0,0
Teilkonzern ICTS	4,2	–	–3,5	–0,7	–	0,0
LAP	0,0	0,3	–	–	–0,3	0,0
	97,1	0,3	0,0	–54,4	–20,3	22,7

Zu den Wertminderungen gemäß IAS 36 verweisen wir auf Tz. 11.

Aufgrund des Verkaufs der FraSec an die Fraport AG (vergleiche Tz. 2) wurde der bisherige Geschäftswert der ICTS im Zeitpunkt der Transaktion zwischen der „Rest-ICTS“ und der FraSec aufgeteilt. Der auf die ICTS entfallende Firmenwert wurde aufgrund der Veräußerungsabsicht mit anderen Vermögenswerten entsprechend IFRS 5 bilanziert (vergleiche Tz. 33).

(21) Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	39,1	43,9

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte betreffen insbesondere EDV-Programme.

(22) Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	3,2	570,3

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um die aktivierten Konzessionszahlungen für den Flughafen beziehungsweise Terminalbetrieb am Flughafen Antalya (444,5 Mio €) und um getätigte Investitionen in Konzessionsflughäfen in Lima (119,7 Mio €) sowie in Varna und Burgas (6,1 Mio €). Im Vorjahr wurden die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte in den sonstigen immateriellen Vermögenswerten ausgewiesen.

(23) Sachanlagen

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.734,8	1.825,6
Technische Anlagen und Maschinen	288,0	326,2
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	107,3	128,6
Anlagen im Bau	599,1	1.288,9
	2.729,2	3.569,3

Der Anstieg der Anlagen im Bau resultiert im Wesentlichen aus den Zugängen aus der Zahlungsverpflichtung im Zusammenhang mit der Rahmenvereinbarung Celanese/Ticono in Höhe von 505,5 Mio € (Tz. 2).

Im Berichtsjahr werden innerhalb der Sachanlagen Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 14,9 Mio € (im Vorjahr 6,8 Mio €) bilanziert.

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	0,0	9,1
Technische Anlagen und Maschinen	1,7	1,1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5,1	4,7
	6,8	14,9

Bei den Zugängen zu den Grundstücken, grundstücksgleichen Rechten und Bauten einschließlich Bauten auf fremden Grundstücken handelt es sich um eine Energieversorgungsanlage, die sich auf dem Gelände der Fraport AG befindet. Aufgrund der exklusiven Nutzung durch die Fraport AG und dem Vorliegen eines Spezialleasingvertrags wird das wirtschaftliche Eigentum der Anlage der Fraport AG zugerechnet. Der zugrundeliegende Vertrag endet 2020 (inklusive Verlängerungsoption).

Bei den übrigen Leasingverträgen handelt es sich überwiegend um Spezialfahrzeuge. Die Laufzeit endet spätestens 2012. Am Ende der Vertragslaufzeit besteht grundsätzlich eine Kaufoption zum Restwert beziehungsweise zu einem vereinbarten Festpreis.

(24) Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	66,9	10,1

Die als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien betreffen Grundstücke und Gebäude, die entweder zur Erzielung von Mieteinnahmen gehalten werden oder bei denen der weitere Verwendungszweck noch nicht endgültig feststeht. Im Wesentlichen fallen hierunter die Teile des Mönchhof-Geländes, die weder zum Verkauf vorgesehen sind, noch eigengenutzt werden. Des Weiteren fallen hierunter die Gebäude, die aufgrund künftiger, niedriger Überflughöhen im Rahmen des Aufkaufprogramms zur Realisierung der neuen Landebahn erworben wurden und noch vermietet sind.

Der Rückgang der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien ergibt sich aus der Ausbuchung der Platte und der Andienungstraße des Fernbahnhofs (57,6 Mio €), die aufgrund der vertraglichen Vereinbarungen als Finance-lease-Geschäft bewertet wurden (vergleiche Tz. 5).

Im Berichtsjahr wurden Gebäude in der Gemarkung Kelsterbach für 1,1 Mio € erworben. Die Höhe der Anschaffungskosten wurde auf Basis eines Gutachtens der Hessischen Landgesellschaft mbH ermittelt. Aufgrund der zum Bilanzstichtag niedrigeren beizulegenden Zeitwerte erfolgte eine Wertberichtigung in Höhe von 1,0 Mio €. Die beizulegenden Zeitwerte für diese Gebäude wurden mittels eines Ertragswertverfahrens auf Basis der geschätzten beziehungsweise sich aus bestehenden Mietverträgen ergebenden Erlöse bis zur Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest unter Berücksichtigung eines Zinssatzes von 5 % p. a. ermittelt.

Des Weiteren ergaben sich im Berichtsjahr Übertragungen aus den selbstgenutzten Immobilien in Höhe von 0,6 Mio €. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Teile des Mönchhof-Geländes, die ursprünglich zur Eigennutzung vorgesehen waren.

Der beizulegende Zeitwert der sonstigen als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien entspricht zum Bilanzstichtag dem Buchwert. Ein Verkehrswertgutachten, Stand 31. Dezember 2007, war nicht erforderlich, da sich zum Bilanzstichtag keine wesentlichen Änderungen des Bodenpreinsniveaus (Grundstücksmarktbericht des Gutachterausschusses Frankfurt am Main 2006) beziehungsweise des Sachstands zum Planfeststellungsverfahren ergeben haben.

Für die hier ausgewiesenen Flächen des Mönchhof-Geländes bestehen voraussichtliche Beschränkungen hinsichtlich der Veräußerbarkeit. Das Gelände ist nach dem Landebahnbau unterschiedlichen Risiken aufgrund des Flughafen-Betriebs ausgesetzt. Für die bis zur Inbetriebnahme der Landebahn vermieteten Gebäude bestehen keine wesentlichen Risiken.

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 €	31.12.2006	31.12.2007
Flughafen Hannover-Langenhagen	33,7	35,4
LAP	20,0	0,0
ASG	1,0	0,8
ACF	0,8	0,9
Gateway Gardens	0,2	0,0
Asia Security Management	0,5	0,0
	56,2	37,1

Im Anlagespiegel werden unter den Zugängen neben Anteilerwerben auch positive Ergebnisse ausgewiesen, unter den Abgängen werden Ausschüttungen (in diesem Jahr der Flughafen Hannover-Langenhagen mit 1,5 Mio € und ASG mit 1,0 Mio €) sowie negative Ergebnisse (Lima mit –1,3 Mio €) erfasst. Bei der Konsolidierungskreisveränderung handelt es sich um die dahin at equity bewerteten Anteile an der LAP, die seit 1. August 2007 vollkonsolidiert werden. Die Anteile an der Asia Security Management, die zum ICTS-Teilkonzern gehört, wurden gemäß IFRS 5 in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert.

Da die Tradeport Hong Kong Ltd. vollständig abgeschrieben ist, wurden in 2007 anteilige Verluste von 0,2 Mio € nicht mehr erfasst, damit belaufen sich die nicht mehr erfassten Verluste auf insgesamt 0,8 Mio €.

Weitere zusammengefasste Finanzinformationen über die assoziierten Unternehmen enthält die folgende Tabelle:

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Vermögenswerte	596,7	453,8
Eigenkapital	202,4	142,5
Schulden	394,3	311,2
Erlöse ¹	299,0	257,1
Periodenergebnis ¹	15,7	7,5

¹ Einschließlich LAP bis 31. Juli 2007

(26) Andere Finanzanlagen

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Available-for-sale-Finanzanlagen		
Wertpapiere des Anlagevermögens	81,1	92,3
Sonstige Beteiligungen	5,8	5,0
Fair-Value-Option		
Wertpapiere	196,1	145,4
Ausleihungen		
Ausleihungen an Beteiligungen	3,1	0,1
Sonstige Ausleihungen	16,0	9,4
	302,1	252,2

Der Abgang aus dem Finanzanlagevermögen der Kategorie „Fair-Value-Option“ in Höhe von 20,0 Mio € betrifft eine zum 19. Oktober 2007 fällige Anleihe. Ein Schuldscheindarlehen von 29,2 Mio € mit einer Restlaufzeit bis ein Jahr wurde in die kurzfristigen Vermögenswerte umgegliedert.

Die Zu- und Abschreibungen des Wertpapierbestands resultieren aus der Marktbewertung zum Bilanzstichtag. Aus Bonitätsveränderungen haben sich keine Einflüsse ergeben, da die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings unverändert sind.

Die Wertpapiere der Fair-Value-Option enthalten zwei ABS-Anlagen von insgesamt rund 100 Mio €. Dabei handelt es sich jeweils um ein Produkt, das zu 76 % aus verbrieften Forderungen (Asset Backed Securities – ABS) sowie zu 24 % aus synthetischen Collateralised Debt Obligations (CDO's) besteht.

Die einzelnen Werte im ABS-Portfolio weisen jeweils ein AAA-Rating auf.

Bei den Investments in die CDO's handelt es sich um vier AAA-geratete Mezzanine-Tranchen, die auf ein breit gefächertes Portfolio von zirka 90 Einzelwerten von Industrieunternehmen überwiegend aus Westeuropa und Nordamerika referenzieren. Ausfallrisiken in diesem Portfolio werden nach dem Subordinaritätsprinzip zunächst von untergeordneten Investoren übernommen. Erst wenn dieser Risikopuffer aufgebraucht ist, könnte es zu einem Ausfall von maximal der Anlagehöhe für die Fraport AG kommen. Je nach Tranche und Höhe des Ausfalls werden zwischen acht und zehn Ausfälle von den untergeordneten Investoren getragen. Bisher ist nur ein Ausfall in dem Portfolio bekannt, dieser liegt in seiner Größenordnung innerhalb des bei Vertragsabschluss geplanten Ausfallrisikos. Der Risikopuffer ist daher noch fast vollständig erhalten.

Das S&P-Rating sowohl der Gesamtstruktur als auch der einzelnen CDO-Tranchen liegt unverändert bei AAA und hat damit auch weiterhin die beste Bonitätseinstufung.

Die übrigen drei Schuldscheindarlehen beinhalten eine vertraglich garantierte Kapitalrückzahlung.

Das maximale Kreditausfallrisiko der gesamten Finanzinstrumente, die der Kategorie „Fair-Value-Option“ zugeordnet sind, beträgt zum Bilanzstichtag 175,2 Mio € (Vorjahr 199,7 Mio €). In diesem Betrag ist das umgegliederte Schuldscheindarlehen enthalten.

Eine Ausleihung an eine Beteiligung in Höhe von 3,0 Mio € mit einer Restlaufzeit bis ein Jahr wurde in die kurzfristigen Vermögenswerte umgegliedert.

Die Abgänge bei den sonstigen Ausleihungen betreffen im Wesentlichen die Tilgung des Darlehens der AIRRAIL.

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

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	< 1 Jahr	> 1 Jahr	31.12.2006	< 1 Jahr	> 1 Jahr	31.12.2007
Gegen assoziierte Unternehmen	1,4	–	1,4	1,9	–	1,9
Gegen sonstige Beteiligungen	1,2	–	1,2	5,8	–	5,8
Finanzielle Vermögenswerte „Fair-Value-Option“	–	–	–	29,2	–	29,2
Positive Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	–	3,8	3,8	–	13,9	13,9
Sonstige Vermögenswerte	47,3	4,0	51,3	32,5	6,2	38,7
Rechnungsabgrenzungsposten	12,4	29,0	41,4	7,2	38,4	45,6
	62,3	36,8	99,1	76,6	58,5	135,1

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

Die sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte sind zum Abschlussstichtag soweit notwendig wertberichtet. Wesentliche überfällige Posten sind nicht vorhanden.

(28) Ertragsteuerforderungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	< 1 Jahr	> 1 Jahr	31.12.2006	< 1 Jahr	> 1 Jahr	31.12.2007
Ertragsteuerforderungen	2,0	32,2	34,2	13,2	33,5	46,7

Der wesentlichste Posten in den Ertragsteuerforderungen betrifft das im Geschäftsjahr 2006 aktivierte Körperschaftsteuerguthaben (vergleiche Tz. 18).

Im Rahmen der Gesetzesänderungen aufgrund des „Gesetzes über steuerliche Begleitmaßnahmen zur Einführung der Europäischen Gesellschaft und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften (SEStEG)“, trat am 12. Dezember 2006 die Neuregelung des § 37 KStG in Kraft.

Gemäß § 37 Abs. 4 KStG n. F. war das Körperschaftsteuerguthaben der Fraport AG letztmalig zum 31. Dezember 2006 festzustellen. 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 fällig.

Das Körperschaftsteuerguthaben beträgt zum 31. Dezember 2007 rund 40,2 Mio €, welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst wurde. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs beträgt zum Bilanzstichtag rund 33,5 Mio € (Vorjahr 32,2 Mio €). Bei dem Erstattungsanspruch handelt es sich wirtschaftlich um eine Überzahlung im Sinne von IAS 12.12.

(29) Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Latente Steueransprüche	16,4	7,2

Die Abgrenzung der aktiven latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12. Weitere Erläuterungen sind in „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ (Tz. 18) enthalten. Die latenten Steueransprüche haben überwiegend langfristigen Charakter.

(30) Vorräte

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	21,4	24,9
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10,5	12,3
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	0,9	1,3
Fertige Erzeugnisse	0,0	0,1
Geleistete Anzahlungen	0,1	0,0
	32,9	38,6

Im Berichtsjahr wurden die ersten drei Grundstücksteilverkäufe des Mönchhof-Geländes realisiert. Aus diesen Verkäufen ergab sich ein Buchwertabgang von insgesamt 1,6 Mio €. Wesentliche Aufwendungen sind in diesem Zusammenhang nicht entstanden. Innerhalb der nächsten zwölf Monate sind etwa 10 % des Buchwerts zum weiteren Verkauf vorgesehen.

Infolge von nachträglichen Herstellungskosten aufgrund der weiteren Erschließung des Geländes hat sich der Buchwert, der noch nicht verkauften Grundstücke, erhöht. Zum Erhalt sind nur geringfügige Aufwendungen angefallen.

Der Nettoveräußerungswert wurde basierend auf einem externen Verkehrswertgutachten mittels der DCF-Methode über den geplanten Verkaufszeitraum von zehn Jahren mit einem Abzinsungsfaktor von 5 % berechnet. Als Risiken wurden insbesondere Umweltrisiken und Verkaufsrisiken berücksichtigt. Dieser übersteigt den Buchwert, daher waren keine Abwertungen erforderlich.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe betreffen im Wesentlichen Verbrauchsstoffe für den Flughafen-Betrieb.

(31) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Gegen fremde Unternehmen	185,5	154,6

Zum Abschlussstichtag besteht ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 154,6 Mio €. Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos.

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Buchwert	185,5	154,6
davon weder überfällig noch wertgemindert	107,5	82,6
davon in angegebenen Zeitspannen überfällig und nicht wertgemindert		
< 30 Tage	56,6	49,3
30–180 Tage	18,1	12,1
> 180 Tage	0,4	2,8

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen zum Abschlussstichtag keine Anzeichen, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen. Es bestehen keine Risikokonzentrationen in Bezug auf die offenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Für die Besicherung der offenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden Barsicherheiten in Höhe von 4,5 Mio € (Vorjahr: 3,7 Mio €) und unbare Sicherheiten (im Wesentlichen Bürgschaften) in Höhe von 11,1 Mio € (Vorjahr: 9,3 Mio €) akzeptiert. Die erhaltenen Sicherheiten wurden bis zum Abschlussstichtag weder verkauft noch als Sicherheit weitergegeben und werden nach Beendigung der Geschäftsbeziehung dem jeweiligen Schuldner wieder ausgehändigt. Die erhaltenen Sicherheiten sind nur bei Ausfall des Schuldners in Anspruch zu nehmen.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entwickelten sich im Geschäftsjahr wie folgt:

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Stand 1. Januar	20,3	19,0
Netto-Zuführungen	-0,1	4,7
Inanspruchnahmen	1,2	0,5
Umgliederung gemäß IFRS 5	0,0	-1,8
Stand 31. Dezember	19,0	21,4

Die Netto-Zuführungen enthalten Aufwendungen aus Wertberichtigungen in Höhe von 1,7 Mio € (Vorjahr 3,2 Mio €), die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen werden sowie umsatzmindernd gebuchte Einzelwertberichtigungen und Auflösungen von Einzelwertberichtigungen.

(32) Zahlungsmittel

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	632,5	651,3

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder. Die sonstigen Guthaben betreffen im Wesentlichen Tagesgelder.

Bei Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 28,4 Mio € einer Verfügungsbeschränkung.

(33) Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	0,1	165,6

Bei den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten handelt es sich um Vermögenswerte der ICTS (165,3 Mio €) und der AirIT International (0,3 Mio €), die jeweils dem Segment External Activities zuzurechnen sind.

In den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten sind Firmenwerte von 54,4 Mio €, langfristige Vermögenswerte von 8,2 Mio €, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 58,8 Mio €, Zahlungsmittel von 37,0 Mio € sowie sonstige kurzfristige Vermögenswerte von 6,9 Mio € enthalten.

Die Veräußerungen werden voraussichtlich im ersten Quartal 2008 erfolgen.

Der Grund für die Veräußerung der Gesellschaften ergibt sich aus der geplanten Konzentration auf das Kerngeschäft der Fraport AG. Im Vorjahr wurden hier die Anteile von der Airport Retail Solutions GmbH ausgewiesen.

(34) Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Gezeichnetes Kapital	913,7	914,6
Kapitalrücklage	558,8	565,2
Gewinnrücklagen	746,3	875,2
Konzern-Bilanzgewinn	105,2	105,3
	2.324,0	2.460,3

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Jahr 2007 um rund 1,0 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.

Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Aktien zur Bedienung der Aktienoptionen aus dem Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2001 (MSOP 2001) im Rahmen des bedingten Kapitals in Höhe von 46 Tsd € geschaffen.

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 91.561.272 (im Vorjahr 91.478.347) auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 10,00 € zusammen.

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

	Gezeichnetes Kapital Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien in eigenem Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2007	91.478.347	91.368.619	109.728	1.097.280	0,120
Mitarbeiterbeteiligungsprogramm: Kapitalerhöhung (29. Mai 2007)	78.325	78.325	-	-	-
Management-Stock-Options-Plan (MSOP): Kapitalerhöhungen 2007	4.600	4.600	-	-	-
Vorstandsvergütung: Aktienweitergabe an Vorstände		5.049	-5.049	-50.490	-0,006
Stand 31.12.2007	91.561.272	91.456.593	104.679	1.046.790	0,114

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) wurden am 29. Mai 2007 zu einem Preis von 54,59 € an die Mitarbeiter weitergegeben.

Die an die Vorstände als vertraglicher Vergütungsbestandteil weitergegebenen Aktien wurden zum seinerzeit aktuellen Wert von 54,48 € 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 783.250 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €
Genehmigtes Kapital zum 31. Dezember 2006	875.033	10,0
Verwendung genehmigtes Kapital Mitarbeiterbeteiligungsprogramm	-78.325	10,0
Verbleibendes genehmigtes Kapital zum 31. Dezember 2007	796.708	10,0

Zum 31. Dezember 2007 verbleibt ein genehmigtes Kapital von 8,0 Mio €, das durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und den von ihr ausgewählten verbundenen 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 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 2007 6,2 Mio € (ursprünglich 13,9 Mio €). In 2007 wurden von den bereits gewährten Bezugsrechten des MSOP 2001 0,1 Mio € (4.600 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 1.507.700 Bezugsrechte ausgegeben.

Kapitalrücklage

Die Veränderung der Kapitalrücklage resultiert aus einer Erhöhung von 3,5 Mio € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (44,59 € Aktie) der im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 78.325) und aus dem übersteigenden Ausgabebetrag von 0,1 Mio € (MSOP 2001 4. Tranche: 13,1 € je Aktie), der im Rahmen des bedingten Kapitals zur Bedienung der Stock-Options ausgegebenen Aktien (insgesamt 4.600).

Durch die Weitergabe eigener Aktien erhöhte sich die Kapitalrücklage um weitere 0,1 Mio € (12,35 € je Aktie).

Aus dem Aktienoptionsprogramm ist im Berichtsjahr ein Personalaufwand in Höhe von 2,8 Mio € (Vorjahr 1,8 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 –5,6 Mio € (im Vorjahr –5,5 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 zulasten des Konzern-Ergebnisses

ausgebucht werden. Die Rücklage für Derivatebewertung beträgt 12,7 Mio € (im Vorjahr 4,4 Mio €) und die Rücklage für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen beträgt 19,5 Mio € (im Vorjahr 8,6 Mio €). Aufgrund der Neubewertung (Kaufpreisallokation) der Kapitalanteile an der LAP sind 2,0 Mio € in die Neubewertungsrücklage eingestellt. 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 1,15 € je Aktie).

(35) Minderheitsanteile am Eigenkapital

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Minderheitsanteile am Eigenkapital (ohne zurechenbaren Jahresüberschuss)	22,5	28,0
Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss	–0,4	5,0
	22,1	33,0

Die Anteile fremder Gesellschafter betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an der Flughafen Frankfurt-Hahn, Fraport Twin Star, Media Frankfurt, Hahn Campus und Fraport Peru sowie an Gesellschaften des ICTS-Teilkonzerns.

(36) Lang- und kurzfristige Finanzschulden

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2006	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2007
	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	125,2	303,4	415,4	844,0	367,8	289,4	541,2	1.198,4
	125,2	303,4	415,4	844,0	367,8	289,4	541,2	1.198,4

Es bestehen folgende **wesentliche Einzelkredite**:

Laufzeit von/bis	Währung	Zinssatz in %	Stand 31.12.2006 in Mio €	Stand 31.12.2007 in Mio €
Festverzinsliche Kredite				
2004–2014	€	4,21	50,0	50,0
1998–2008	€	4,60	38,3	38,3
1998–2010	€	4,83	35,8	35,8
1999–2028	€	5,10	29,0	27,7
1999–2028	€	4,15	29,0	27,7
1999–2011	€	4,72	26,5	26,5
1999–2009	€	4,61	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	€	4,54	25,0	25,0
2006–2016	€	4,59	25,0	25,0
Variabel verzinsliche Kredite				
2006–2016	CHF	3,26	45,4	44,0
2006–2016	€	5,17	30,0	30,0
2007–2019	€	7,37	0,0	110,2

Bei festverzinslichen Darlehen, die beim Auslaufen prolongiert werden, besteht ein allgemeines Zinsänderungsrisiko.

Den festverzinslichen Krediten werden auch diejenigen variabel verzinslichen Kredite zugeordnet, bei denen der Zins durch den Abschluss von Zinssicherungsgeschäften gefixt wurde.

Ein im Vorjahr aufgrund eines zugeordneten Sicherungsgeschäfts festverzinslicher Kredit wurde wegen der vorzeitigen Kündigung des Sicherungsgeschäfts den variabel verzinslichen Darlehen zugeordnet.

(37) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2006	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2007
	< 1 Jahr	> 1 Jahr		< 1 Jahr	> 1 Jahr	
Gegenüber fremden Unternehmen	229,0	0,0	229,0	245,6	34,7	280,3
Gegenüber Celanese/Ticona	0,0	0,0	0,0	195,9	330,9	526,8
	229,0	0,0	229,0	441,5	365,6	807,1

In den Verbindlichkeiten gegenüber fremden Unternehmen ist eine Finanzierungsleasingverbindlichkeit in Höhe von 9,1 Mio € enthalten.

(38) Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2006	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2007
	< 1 Jahr	> 1 Jahr		< 1 Jahr	> 1 Jahr	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,4	–	0,4	0,7	–	0,7
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	2,6	0,1	2,7	2,0	0,1	2,1
Gegenüber assoziierten Unternehmen	0,6	–	0,6	0,8	–	0,8
Gegenüber Beteiligungen	3,8	–	3,8	5,1	–	5,1
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	–	32,7	32,7	–	32,0	32,0
Sonstige Rechnungsabgrenzungsposten	7,7	50,7	58,4	7,7	68,4	76,1
Leasingverbindlichkeit im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen in Antalya	–	–	–	–	332,0	332,0
Sonstige Verbindlichkeiten	103,0	22,6	125,6	59,4	19,2	78,6
	118,1	106,1	224,2	75,7	451,7	527,4

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich im Wesentlichen aus Leasingverbindlichkeiten, Lohn- und Kirchensteuer, noch nicht abgeführten Sozialversicherungsbeiträgen, Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen, negativen Marktwerten von Derivaten sowie Verbindlichkeiten gegenüber Betriebsangehörigen zusammen.

Von den Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen entfallen auf Zuschüsse durch die öffentliche Hand 24,6 Mio € (Vorjahr 23,8 Mio €) und auf andere Zuschussgeber 7,3 Mio € (Vorjahr 8,9 Mio €). Die Zuschüsse der öffentlichen Hand betreffen insbesondere Investitionen im Zusammenhang mit der Reisegepäckkontrolle am Flughafen Frankfurt sowie der Erweiterung des Flughafens Frankfurt-Hahn. Die Sonderposten

werden entsprechend der Nutzungsdauer der bezuschussten Anlagengegenstände linear aufgelöst.

Bei den Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich um Einnahmen, die Erträge künftiger Perioden darstellen.

Unter den sonstigen Verbindlichkeiten sind Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 346,7 Mio € (Vorjahr 6,2 Mio €) bilanziert (vergleiche Tz. 22). Hierin enthalten ist die Leasingverbindlichkeit im Zusammenhang mit dem Terminalbetrieb in Antalya.

Aus den Leasingverträgen sind folgende Leasingzahlungen fällig:

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2006	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2007
	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Leasingzahlungen	1,9	5,0	0,1	7,0	50,6	110,9	415,9	577,4
Abzinsungsbeträge	0,2	0,6	0,0	0,8	2,7	20,5	207,5	230,7
Barwerte	1,7	4,4	0,1	6,2	47,9	90,4	208,4	346,7

Die Abzinsungsraten liegen bei rund 7,2 %. Die Laufzeit der längsten Verträge endet 2024. Bei den Leasingzahlungen handelt es sich grundsätzlich um Mindestleasingzahlungen.

(39) Latente Steuerverpflichtungen

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Latente Steuerverpflichtungen	127,6	89,6

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß IAS 12 nach dem „temporary-concept“. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 18 „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ enthalten. Die latenten Steuerverpflichtungen haben überwiegend eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(40) Pensionsverpflichtungen

Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden:

in Mio €	2005	2006	2007
Barwert der Verpflichtung zum 1. Januar	25,5	29,9	29,1
Zinsaufwand	1,2	1,1	1,4
Laufender Dienstzeitaufwand	2,1	1,8	2,1
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-	-	-
Gezahlte Versorgungsleistungen	-1,2	-1,3	-1,8
Versicherungsmathematischer (Gewinn)/Verlust	2,3	-2,4	-3,2
Barwert der Verpflichtung zum 31. Dezember	29,9	29,1	27,6
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 31. Dezember			
	10,0	10,6	11,6
Saldierung			
Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerte und Schulden			
Folgende Beträge wurden in der Bilanz erfasst:			
Barwert, der über einen Fonds finanzierten Verpflichtungen	8,5	8,5	8,2
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-10,0	-10,6	-11,6
Überdeckung	-1,5	-2,1	-3,4
Barwert, der nicht über eine Versicherung finanzierten Verpflichtungen			
	21,4	20,6	19,4
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne/(Verluste)	-	-	-
Nicht erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-	-	-
In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld	21,4	20,6	19,4
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Beträge			
Laufender Dienstzeitaufwand	2,1	1,8	2,1
Zinsaufwand	1,2	1,1	1,4
Erwartete Erträge aus Planvermögen	0,0	-0,3	-0,3
Für das laufende Jahr erfasster versicherungsmathematischer Netto-(Gewinn)/Verlust Pensionsrückstellung	2,3	-2,4	-3,2
(Gewinn)/Verlust aus dem Planvermögen	-	-	0,1
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-	-	-
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand	5,6	0,2	0,1
Überleitung bilanzierte Nettoschuld in der Periode			
Nettoschuld zu Beginn des Jahres	25,5	21,4	20,6
Veränderung der Überdeckung	1,5	0,7	1,3
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand	5,6	0,2	0,1
Gezahlte Versorgungsleistungen	-1,2	-1,3	-1,8
Gezahlter Aktivwert Versicherung	-10,0	-0,4	-0,8
Veränderungen Konzern – Umbuchung Antalya	0,0	-1,9	0,0
Veränderungen Konzern – Zugang Twin Star	0,0	1,9	0,0
Nettoschuld am Ende des Jahres	21,4	20,6	19,4
Überleitung Entwicklung des Planvermögens			
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zu Beginn des Jahres	0,0	9,9	10,6
Erwartete Erträge aus Planvermögen	0,0	0,3	0,3
(Gewinn)/Verlust aus dem Planvermögen	-0,1	0,0	-0,1
Gezahlter Aktivwert Versicherung	10,0	0,4	0,8
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 31. Dezember	9,9	10,6	11,6

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 17 unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und deren Hinterbliebene. Darüber hinaus bestehen 180 Anwartschaften (davon 89 verfallbar) von leitenden und außertariflichen Angestellten aus der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG. Der Barwert (PBO) der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,4 Mio €.

Zur Bewertung werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrundegelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2007 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten vom 3. Dezember beziehungsweise 29. November 2007 erstellt. Den Berechnungen liegen die biometrischen Grundwerte nach Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde (RT 2005 G).

Für leitende Angestellte (13 unverfallbare Anwartschaften) der Fraport AG bestehen arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen in Höhe von 1,3 Mio €. Der Berechnung liegt ein versicherungsmathematisches Gutachten vom 29. November 2007 zugrunde.

Bereits in 2005 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 11,6 Mio € (Vorjahr 10,6 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 2,54 %. Dieser Wert entspricht der aktuellen Verzinsung des Berichtsjahres.

Eine Sensitivitätsanalyse mit Variationen der Zinssätze um +/-0,5 % bezüglich der Pensionsverpflichtung der Fraport AG zeigt eine Erhöhung der Barwertverpflichtung um 1,1 Mio € (5,0 %) beziehungsweise eine um 1,1 Mio € geringere Verpflichtung (6,0 %) 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 2008 steigen wird. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass auch künftig Beitragserhöhungen erfolgen werden. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 419,6 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 anderer 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.

(41) Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2006	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2007
	< 1 Jahr	> 1 Jahr		< 1 Jahr	> 1 Jahr	
Ertragsteuerrückstellungen	16,4	166,2	182,6	14,2	163,0	177,2

(42) Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

In den nachfolgenden Übersichten ist die Entwicklung der lang- und kurzfristigen Rückstellungen erläutert.

in Mio €	1.1.2007	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	
					IAS 19.102-104	31.12.2007
Personal	106,0	-49,2	-4,5	94,0	0,4	146,7
davon langfristig	48,6	-	-	-	-	74,6
davon kurzfristig	57,4	-	-	-	-	72,1

Personal betreffende Rückstellungen wurden zu einem großen Teil für die Regelungen der Altersteilzeit, des tariflichen Leistungsentgelts (ehemals LEA), weiterer Anreizsysteme für die Beschäftigten der Fraport AG, Überstundenguthaben und Resturlaubsansprüche sowie für erwartete Abfindungszahlungen gebildet.

in Mio €	1.1.2007	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Veränderungen aus Währungs- umrechnungs- differenzen	
					31.12.2007	31.12.2007
Umwelt	34,8	-10,5	-1,0	11,5	-	34,8
Übrige	179,4	-56,8	-34,7	51,7	0,4	140,0
Gesamt	214,2	-67,3	-35,7	63,2	0,4	174,8
davon langfristig	52,8	-	-	-	-	61,6
davon kurzfristig	116,4	-	-	-	-	113,2

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 42,2 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.

(43) Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	0,2	70,8

Die Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten betreffen die ICTS (70,6 Mio €) und die AirIT International (0,2 Mio €).

In den Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten sind Finanzschulden von 2,4 Mio €, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 6,2 Mio €, Rückstellungen von 13,7 Mio € sowie sonstige Verbindlichkeiten von 48,3 Mio € enthalten.

Bewertungskategorie nach IAS 39 in Mio €	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value				31.12.2006 Summe Fair Value
			Erfolgswirksame Bewertung				
	Buchwert	Fair Value	Fair-Value-Option Buchwert ¹	Held for Trading Buchwert ¹	Available for Sale Buchwert ¹	Hedging-Derivat Buchwert ¹	
Aktiva							
Zahlungsmittel	632,5	632,5	–	–	–	–	632,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	185,5	185,5	–	–	–	–	185,5
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	21,0	21,0	–	–	–	–	21,0
Andere Finanzanlagen							
Wertpapiere	–	–	196,1	–	81,1	–	277,2
Sonstige Beteiligungen	–	–	–	–	5,8	–	5,8
Ausleihungen an Beteiligungen	3,1	3,1	–	–	–	–	3,1
Sonstige Ausleihungen	16,0	16,0	–	–	–	–	16,0
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Hedging-Derivat	–	–	–	–	–	1,0	1,0
Übrige Derivate	–	–	–	2,8	–	–	2,8
Summe Aktiva	858,1	858,1	196,1	2,8	86,9	1,0	1.144,9

	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		Fair-Value-Option	Held for Trading	IAS-17-Verbindlichkeit		Hedging-Derivat	Summe Fair Value
	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹	Buchwert ¹	Buchwert ¹	Fair Value	Buchwert ¹	
Passiva								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	229,0	229,0	–	–	–	–	–	229,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	53,6	53,6	–	–	–	–	–	53,6
Finanzschulden	844,0	841,5	–	–	–	–	–	841,5
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	–	–	–	–	6,2	6,6	–	6,6
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Hedging-Derivat	–	–	–	–	–	–	2,1	2,1
Übrige Derivate	–	–	–	3,4	–	–	–	3,4
Summe Passiva	1.126,6	1.124,1	–	3,4	6,2	6,6	2,1	1.136,2

¹ Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente

Aufgrund der kurzen Laufzeiten der Zahlungsmittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerte, entsprechen die Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert.

Die Bewertung der nicht-börsennotierten Wertpapiere, Finanzschulden und derivativen Finanzinstrumente wird auf Basis des Marktwerts inklusive aufgelaufener Stückzinsen stichtagsbezogen berechnet. Sie erfolgt zu Marktdaten des Bewertungstichtags unter Verwendung von zuverlässigen und spezialisierten Quellen und Datenanbietern. Es werden allgemein anerkannte Bewertungsmodelle (unter anderem Black-Scholes sowie Monte-Carlo-Studien) zugrunde gelegt.

Die beizulegenden Zeitwerte der börsennotierten Wertpapiere entsprechen den Börsenkursen zum Abschlussstichtag.

Aufgrund fehlender aktiver Märkte sind keine Börsen- oder Marktwerte für Anteile an Personengesellschaften sowie an übrigen nicht börsennotierten Beteiligungen vorhanden. Es wurde angenommen, dass der Buchwert dem beizulegenden Zeitwert entspricht, da eine zuverlässige Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts nicht möglich ist. Für diese Vermögenswerte liegt zum Bilanzstichtag keine Veräußerungsabsicht vor.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten haben überwiegend kurzfristige Laufzeiten. Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen den jeweiligen Buchwerten. Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden zum Barwert angesetzt. Dieser entspricht dem beizulegenden Zeitwert.

Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

in Mio €	2006	2007
Finanzielle Vermögenswerte		
Loans and Receivables	16,7	-6,0
Fair-Value-Option	4,7	3,8
Held for Trading	-1,6	0,4
Available for Sale	17,2	11,2
Finanzielle Verbindlichkeiten		
At amortised Cost	2,9	1,9
Held for Trading	2,0	1,4

Das Nettoergebnis setzt sich aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts, erfolgswirksam erfassten Wertminderungen und Wertaufholungen sowie aus Wechselkursänderungen und Abgangsgewinnen und -verlusten zusammen.

Zins- und Dividendenenerträge der Kategorie „Fair-Value-Option“ und „Available for Sale“ werden ebenfalls in die Ermittlung des Nettoergebnisses einbezogen. Die Zins- und Dividendenenerträge der anderen Kategorien werden nicht im angegebenen Nettoergebnis berücksichtigt. Diese sind im Zinsergebnis enthalten.

Aufgrund der positiven Entwicklung der Marktwerte der Finanzinstrumente der Kategorie „Available for Sale“ wurden 13,2 Mio € (Vorjahr: 18,6 Mio €) erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Daneben wurden Währungskursverluste in Höhe von 2,0 Mio € (Vorjahr: 1,5 Mio €) erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Derivative Finanzinstrumente

Hinsichtlich ihrer Bilanzpositionen und geplanten Transaktionen unterliegt die Fraport AG insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen. Zins- und Währungsrisiken begegnen wir durch 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.

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 sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden und werden fortlaufend Zinsderivate abgeschlossen, um im Hinblick auf den sich mittelfristig abzeichnenden Kapitalbedarf das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen und das zu den Abschlusszeiten am Markt vorherrschende Zinsniveau zu nutzen.

Währungskursrisiken bestehen im Konzern vor allem aus geplanten Umsätzen in Fremdwährung, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Daraus resultiert ein Cash-flow-Risiko zwischen den geplanten Umsätzen in Fremdwährung und der funktionalen Währung. Diesem wird durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten.

Zum Abschlussstichtag bestehen 28 Zinsswaps, die in Vorjahren und im laufenden Jahr abgeschlossen wurden. Ein Zinsswap wurde inklusive einer Verkaufsoption zur Verlängerung des Vertrags abgeschlossen. Für zwei Zinsswaps besteht die Möglichkeit der vorzeitigen Kündigung durch die Bank. Des Weiteren bestehen zwei Devisentermingeschäfte.

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007
Zinsswaps	393,2	584,6	-4,0	13,3	0,0	13,9
CMS-Floors	50,0	0,0	2,6	0,0	2,6	0,0
Devisentermingeschäfte	0,0	3,6	0,0	0,04	0,0	0,04

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.

Die Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente werden wie folgt in der Bilanz ausgewiesen:

in Mio €	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007
Zinsswaps – Cash-flow-Hedges			1,0	12,7
Zinsswaps – Trading			0,2	1,2
CMS-Floor – Trading			2,6	0,0
Devisentermingeschäfte – Cash-flow-Hedges			0,0	0,04

15 der bestehenden Zinsswaps wurden für bereits bestehende variabel verzinsliche Verbindlichkeiten abgeschlossen. 13 Zinsswaps wurden abgeschlossen, um für einen Teil des zukünftigen Kapitalbedarfs das Zinsniveau zu sichern und damit das Zinsänderungsrisiko aus diesen Positionen zu reduzieren.

Insgesamt werden 24 Zinsswaps und Forward-Zinsswaps sowie die Devisentermingeschäfte nach den Regeln des IAS 39 als Cash flow Hedge behandelt. Die Veränderungen der Marktwerte dieser Instrumente werden erfolgsneutral in einem Unterkonto des Eigenkapitals erfasst. Vier Forward-Zinsswaps 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 Effektivität der abgeschlossenen Derivate ist gegeben und wird in regelmäßigen Abständen überprüft. Im Geschäftsjahr bestanden keine Ineffektivitäten.

Die Zahlungen aus den Cash flow Hedges werden in den folgenden Zeitspannen fällig. Zu diesen Zeitpunkten wird auch das jeweilige Grundgeschäft erfolgswirksam.

Zinsswaps

Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen in Mio €	Marktwert inkl. Stückzinsen in Mio €
2004	2012	18	0,2
2005	2014	100	3,6
2006	2016	70	2,1
2007	2017	60	1,0
2007	2019	86,6	-0,4
2008	2018	65	2,9
2009	2019	100	2,9

Devisentermingeschäfte

Fälligkeit	Nominalvolumen in Mio €	Marktwert in Mio €
August 2008	1,3	0,03
August 2009	1,1	0,01

Während des Geschäftsjahres wurden netto unrealisierte Gewinne in Höhe von 12,9 Mio € (Vorjahr 13,1 Mio €) aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts im Eigenkapital erfasst.

Aus dem Eigenkapital wurden netto 0,1 Mio € Gewinne (Vorjahr 2,0 Mio € Verluste) in das Finanzergebnis transferiert.

Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

(45) Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

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.

Dem Segment Aviation ist der Strategische Geschäftsbereich Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau zugeordnet, der den Flug- und Terminalbetrieb am Standort Frankfurt sowie den Flughafen-Ausbau umfasst. Ferner ist diesem Segment zudem der Strategische Geschäftsbereich Airport Security Management zugeordnet, in welchem die Flughafen- und Luftsicherheit am Standort Frankfurt zusammengefasst ist. Das Segment Retail & Properties besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement, der unsere Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraummanagement sowie Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt umfasst und aus den internen Servicebereichen Informations- und Kommunikationsdienstleistungen sowie Immobilien- und Facility Management.

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

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.

Die Segment-Berichterstattung nach IAS 14 orientiert sich an der internen Berichterstattung an den Vorstand.

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 gegebenenfalls die entsprechenden Wertminderungen 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 hauptsächlichen 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, auf das Sachanlagevermögen sowie auf als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien von insgesamt 22,4 Mio €. Die Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 20,3 Mio € betreffen die FraSec mit 20,0 Mio € (Segment Aviation) sowie die LAP mit 0,3 Mio € (Segment External Activities). Die Wertminderung der sonstigen immateriellen Vermögenswerte und auf das Sachanlagevermögen in Höhe von 1,1 Mio € belasten mit 0,8 Mio € das Segment Aviation, mit 0,2 Mio € das Segment Retail & Properties und mit 0,1 Mio € das Segment Ground Handling. Die Wertminderungen auf als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien belasten das Segment Aviation in Höhe von 1,0 Mio €.

Im Segment-Vermögen Retail & Properties sind Vorratsimmobilien in Höhe von 24,9 Mio € enthalten.

Zum 1. Januar 2007 wurden im Rahmen der Neuorganisation des Sicherheitsbereichs im Fraport-Konzern die Tochtergesellschaften der ICTS, die FIS GmbH und FraSec GmbH, neu aufgestellt (vergleiche Tz. 2). Das Geschäft am Standort Frankfurt und Frankfurt-Hahn wurde der FraSec und das restliche deutschlandweite Sicherheitsgeschäft der FIS GmbH zugeordnet. Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. April 2007 wurde die FraSec an die Fraport AG verkauft. Die FraSec wurde dem Segment Aviation zugeordnet. Für eine bessere Vergleichbarkeit wurden die Vorjahresdaten der neuen Segment-Zuordnung angepasst. Die Auswirkung dieser Änderungen auf Umsatzerlöse, EBITDA und EBIT sind in den folgenden Tabellen zusammengefasst.

Aviation

in Mio €	2006		2007
	2006	angepasst	
Umsatzerlöse	701,1	702,8	698,7
EBITDA	140,0	158,8	139,6
EBIT	57,5	76,0	44,8

External Activities

in Mio €	2006		2007
	2006	angepasst	
Umsatzerlöse	433,6	431,9	538,4
EBITDA	60,8	42,0	70,5
EBIT	18,7	0,2	33,4

Im Geschäftsjahr wurde neben der oben genannten Änderung auch eine Veränderung in der Zuordnung der kurzfristigen Vermögenswerte bei der Fraport AG vorgenommen. Die Vergleichsdaten 2006 wurden den Änderungen angepasst.

Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

(46) Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit von 478,6 Mio € resultiert mit 624,1 Mio € (im Vorjahr 641,6 Mio €) aus dem betrieblichen Bereich. Demgegenüber stehen Mittelabflüsse in Höhe von 28,0 Mio € (im Vorjahr 19,1 Mio €) aus dem finanziellen Bereich

sowie 117,5 Mio € (im Vorjahr 137,6 Mio €) für Ertragsteuern. Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit war insgesamt um 6,3 Mio € geringer als im Vorjahr.

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit/Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit

Die Ausgaben für Investitionen in Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sind gegenüber dem Vorjahr um 275,0 Mio € deutlich angestiegen.

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um Investitionsausgaben im Zusammenhang mit der neuen Konzession zum Terminalbetrieb beziehungsweise Flughafen-Betrieb an den Flughäfen Antalya, Lima, Varna und Burgas.

Die maßgeblichen Investitionen in Sachanlagen wurden wie im Vorjahr am Flughafen Frankfurt im Rahmen des Ausbauprogramms und der Erweiterung der Terminals getätigt.

Der Erwerb von konsolidierten Tochterunternehmen betrifft den Kauf der restlichen Kapitalanteile an der LAP.

Die Erlöse aus Anlageabgängen lagen, insbesondere bedingt durch die vorausgezählten Mieteinnahmen aus dem Finanzierungsleasing mit der AIRRAIL sowie Veräußerung der Finanzanlagen des Asset-Managements um 83,7 Mio € über dem Wert des Vorjahres.

Die Finanzierungstätigkeit weist einen Mittelzufluss von 179,9 Mio € aus, der sich insbesondere aus der Aufnahme neuer Finanzkredite ergab.

Im Geschäftsjahr 2007 wurden langfristige Kredite von rund 19,6 Mio € getilgt. Die Einzahlungen aus der Aufnahme neuer Kredite sowie Termingeldern belaufen sich im gleichen Zeitraum auf rund 292,5 Mio €.

Angaben zum Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen

in Mio €	2007
Zahlungsmittel	10,3
Kurzfristige Vermögenswerte	3,8
Langfristige Vermögenswerte	76,7
Kurzfristige Schulden	-5,7
Langfristige Schulden	-58,5
Goodwill	0,3
Gesamtkaufpreis (vollständig mit Zahlungsmitteln beglichen)	26,9
abzüglich veräußerte Zahlungsmittel	-10,3
Mittelabfluss aus dem Erwerb von konsolidierten Tochterunternehmen	16,6

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. Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 28,4 Mio € einer Verfügungsbeschränkung.

Sonstige Angaben

(47) Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Bürgschaften	3,3	5,2
Gewährleistungsverträge	125,8	203,4
davon Vertragserfüllungsgarantien	109,2	151,4
Sonstige	13,5	13,5
	142,6	222,1

In den Vertragserfüllungsgarantien ist eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von 27,2 Mio € (40,0 Mio USD) enthalten, für die eine Rückgriffsforderung auf die übrigen Garantiegeber in Höhe von 12,9 Mio € (19,0 Mio USD) 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.

Mit dem Erwerb der übrigen Anteile an Lima Airport Partners hat sich die bestehende Vertragserfüllungsgarantie auf 14,2 Mio € (20,9 Mio USD) erhöht.

Im Zusammenhang mit dem Terminalbetrieb am Flughafen Antalya hat die Fraport AG für die neu gegründete Beteiligung Antalya Betriebesgesell-

schaft eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 35,6 Mio € übernommen.

Die übrigen Gewährleistungsverträge beinhalten im Wesentlichen vertragliche Finanzierungsvereinbarungen, welche die Antalya Betriebesgesellschaft abgeschlossen hat. Für den Fraport-Konzern sind hierdurch Haftungsverhältnisse in Höhe von 44,9 Mio € entstanden.

Die Fraport AG haftet für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo AG an die Tectum 26. Vermögensverwaltungs GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo AG in Höhe von 13,5 Mio €.

(48) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Bestellobligo

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	536,9	566,4
Bestellungen für Energiebezug	434,8	306,9
	971,7	873,3

Operating Leases

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Miet- und Leasingverträge		
bis zu einem Jahr	14,1	29,9
länger als ein und bis zu fünf Jahren	15,0	82,6
länger als fünf Jahre	31,1	394,2
	60,2	506,7

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.

Der Anstieg der Leasingzahlungen resultiert aus den Mindestkonzessionszahlungen aus den abgeschlossenen Konzessionsverträgen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen Varna und Burgas, Bulgarien (Laufzeit bis 2041) sowie Lima, Peru (Mindestlaufzeit bis 2031).

Des Weiteren handelt es sich bei den abgeschlossenen Miet- und Leasingverträgen um Gebäudemietverträge sowie um Leasing von Anlagen und Geräten. Die Leasingverträge für die Anlagen und Geräte enden grundsätzlich 2009. Die Gebäudemietverträge sind grundsätzlich kurzfristig kündbar.

Sonstige Verpflichtungen

Neben den Mindestkonzessionszahlungen aus den abgeschlossenen Konzessionsverträgen sind umsatzabhängige Konzessionsabgaben sowie weitere, betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen in Flughafen-Infrastruktur vereinbart. Für die Flughäfen in Varna und Burgas besteht eine Mindestinvestitionsverpflichtung in Höhe von 38 Mio €. Im Zusammenhang mit der Konzession des Terminalbetriebs am Flughafen Antalya bestehen keine wesentlichen, nicht bilanzierten Konzessionszahlungs- oder Investitionsverpflichtungen mehr.

Des Weiteren bestehen zum Bilanzstichtag Verpflichtungen in Höhe von 20,1 Mio €. Der wesentliche Teil betrifft eine Kreditzusage in Höhe von 12,9 Mio € an die AIRRAIL.

(49) Stock-Options

Management-Stock-Options-Plan 2001

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

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

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

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

Die Voraussetzungen zur Ausübung der verbliebenen letzten Tranche waren bereits im Vorjahr erfüllt. Im laufenden Geschäftsjahr wurden 4.600 Aktienoptionen ausgeübt, sodass aktuell noch 8.350 Aktienoptionen der Tranche 2004 bestehen, was rund 4 % der gesamten Optionen entspricht.

Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005

Um den mittlerweile erhöhten Anforderungen an die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Führungskräften Rechnung zu tragen, haben sich Aufsichtsrat und Vorstand im Geschäftsjahr 2005 entschlossen, der Hauptversammlung der Fraport AG ein neues Aktienoptionsprogramm („Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005“ oder „MSOP 2005“) mit geänderten Optionsbedingungen vorzuschlagen.

Auf der Grundlage dieses Vorschlags hat die Hauptversammlung der Fraport AG am 1. Juni 2005 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 Regelungen zur Ausgabe und Gewinnberechtigung orientieren sich im Wesentlichen an denen des MSOP 2001.

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. Dabei dürfen je Aktienoption 150 % des ursprünglichen Ausübungspreises nicht überschritten werden.

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 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, aus eigenen Aktien sowie durch Barausgleich bedient werden.

Die Fraport AG hat nach den Maßgaben des neuen Aktienoptionsplans für das gesamte Geschäftsjahr 2007 219.950 Bezugsrechte ausgegeben.

Weitere Erläuterungen zum bedingten Kapital siehe Tz. 34.

Entwicklung der ausgegebenen Bezugsrechte

	Gesamt	gewichteter Durchschnittsausübungspreis	Vorstand	Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	Führungskräfte der Fraport AG
Bestand ausgegebene Bezugsrechte am 1.1.2007	407.650	46,92	100.000	60.650	247.000
Ausgegeben in 2007	219.950	60,48	67.000	30.600	122.350
Ausgeübt in 2007	-4.600	23,10	0	-500	-4.100
Verfallen in 2007	-12.000	65,57	0	-12.000	0
Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 31.12.2007	611.000	63,34	167.000	78.750	365.250

Von den ausstehenden Optionen sind 8.350 (Vorjahr 12.950) ausübbar. Der gewichtete Durchschnittskurs des Geschäftsjahres belief sich auf 53,70 € (Vorjahr 56,52 €). Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2001 bis 2007 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Ausgabezeitpunkt	Ende Sperrfrist	Ende Ausübungszeitraum	Ausübungshürde 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
Tranche 2007	17. April 2007	17. April 2010	24. März 2012	66,12	55,10 ¹	18,42

¹ Ursprünglicher Ausübungspreis zum Ausgabezeitpunkt, vorbehaltlich einer Adjustierung durch das relative Erfolgsziel

² Zum Ausgabezeitpunkt

Aus dem Aktienoptionsprogramm ist im Berichtsjahr ein Personalaufwand in Höhe von 2,8 Mio € (Vorjahr 1,8 Mio €) angefallen. Dieser Betrag wurde in der Kapitalrücklage erfasst.

Die erfolgswirksame Bewertung der Aktien-Optionen 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 lognormalverteilten 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 2007 zu bewertenden Optionen wurde aufgrund folgender Annahmen berechnet.

Zinssatz

Zum Bewertungszeitpunkt 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 0,01 € pro Jahr angenommen.

Volatilitäten und Korrelationen

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 jeweils 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 zugrunde gelegt.

Die Fair Values zum Ausgabezeitpunkt ergeben sich wie folgt:

	Ausgabezeitpunkt	Fair Value in €	Schlusskurs in €
MSOP 2001:			
Tranche 2004	16. April 2004	6,20	23,50
MSOP 2005:			
Tranche 2005	6. Juni 2005	10,96	33,00
Tranche 2006	18. April 2006	19,27	58,15
Tranche 2007	17. April 2007	18,42	55,92

Für die Berechnung zum jeweiligen Ausgabezeitpunkt wurden folgende Volatilitäten und Korrelationen verwendet:

Ausgabezeitpunkt	Volatilität Fraport	Volatilität MSOP-Basket	Korrelation Fraport-/MSOP-Basket
MSOP 2001:			
Tranche 2004	16. April 2004	43,06 %	n. a.
MSOP 2005:			
Tranche 2005	6. Juni 2005	34,04 %	22,55 %
Tranche 2006	18. April 2006	32,34 %	20,78 %
Tranche 2007	17. April 2007	29,69 %	21,18 %

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 %.

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 Dividendenschätzungen 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 Dividendenschätzungen betragen für 2007 1,00 € und für 2008 1,10 €.

Für die Bewertung der 3. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 4,06 %. Die Dividendenschätzungen betragen für 2008 1,16 € und für 2009 1,17 €.

(50) Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide beträgt 51,81 %. Daraus entfallen auf das Land Hessen 31,62 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,19 %.

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

Die relativen Anteile der Aktionäre wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2007 angepasst, daher können diese vom Zeitpunkt der Meldung der Schwellenüberschreitung/-unterschreitung beziehungsweise von den eigenen Angaben der jeweiligen Anteilseigner abweichen. Der an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Abschlusstichtag angepasste Stimmrechtsanteil ist den Aktionären wie folgt zuzuordnen: Deutsche Lufthansa AG 9,96 %, Julius Bär Holding AG 5,09 %, The Capital Group Companies, Inc. 4,70 %, Artisan Partners Ltd. Partnership 3,87 %, Morgan Stanley 3,76 % sowie Taube Hodson Stonex Partners 3,01 %.

(51) Risikomanagement

Die Fraport AG ist Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen ausgesetzt. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, diese Risiken durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Hierzu werden je nach Einschätzung des Risikos ausgewählte Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken besichert, die Auswirkungen auf den Cash flow des Konzerns haben. Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt, das heißt, für Handels- oder andere Zwecke kommen sie nicht zum Einsatz. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt.

Die Berichterstattung an den Vorstand in Bezug auf die aktualisierten Risikopositionen erfolgt im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems einmal pro Quartal. Zusätzlich erfolgt die quartalsweise aktualisierte Berichterstattung für alle Risikopositionen im monatlichen Finanzbericht an den Gesamtvorstand sowie im monatlichen zwischen dem Treasury und dem Finanzvorstand stattfindenden Treasury Committee Meeting (TCM).

Die Fraport AG hat intern Richtlinien erlassen, welche Prozesse des Risikocontrollings zum Gegenstand haben sowie den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eindeutige Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie des Controllings der Finanzinstrumente beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagement-Prozessen zugrunde liegen, zielen auf eine geeignete Limitierung und Kontrolle der Risiken sowie deren Überwachung ab. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Kreditrisiko

Aus dem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Finanzierungstätigkeiten resultiert für Fraport AG ein Ausfallrisiko. Den daraus entstehenden Risikopositionen wird durch Diversifizierung der Kontrahenten und regelmäßige Überprüfung ihrer Finanzkraft entgegengesteuert. Es entspricht der Risikopolitik des Unternehmens, dass überwiegend Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten werden.

Das maximale Kreditrisiko zum Bilanzstichtag wird durch die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen Vermögenswerte wiedergegeben, sofern in den Erläuterungen der einzelnen Bilanzpositionen keine separaten Angaben vorliegen.

Liquiditätsrisiko

Die Fraport AG generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft und externe Finanzierungen. Die Mittel dienen vorrangig zur Finanzierung von Investitionen im Sachanlagevermögen.

Der operative Cash flow, die vorhandene Liquidität sowie kurz- und langfristige Kreditlinien geben eine ausreichende Flexibilität, um die Liquidität des Fraport-Konzerns sicherzustellen. Die liquiden Mittel umfassen Zahlungsmittel sowie Geldkonten und kurzfristige Geldanlagen bei Kreditinstituten mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten.

Aufgrund der Diversifizierung sowohl der Finanzierungsquellen als auch der liquiden Mittel und finanziellen Anlagen besteht kein Konzentrationsrisiko im Bereich der Liquidität.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den eine tägliche Zusammenführung von liquiden Mitteln des überwiegenden Teils der deutschen Gesellschaften erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen einzelner Gesellschaften gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash flows einbezogen.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash flows der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2007 die Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

in Mio €	Summe	2008		2009		2010–2014		2015–2019		2020 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	1.554,8	52,3	357,0	37,5	74,7	177,0	315,2	74,0	394,6	9,0	63,5
Finanzierungsleasing	578,3	2,7	48,0	0,4	2,4	42,2	135,8	79,5	96,5	106,0	64,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	832,6	18,6	426,3	10,8	215,4	5,2	156,3	–	–	–	–
Derivative Finanzinstrumente											
Zinssicherung	0,3	0,03	–	0,03	–	0,17	–	0,09	–	–	–
Devisentermingeschäfte											
Zahlungseingang	2,4	–	1,3	–	1,1	–	–	–	–	–	–
Zahlungsausgang	2,4	–	1,3	–	1,1	–	–	–	–	–	–

Zum 31. Dezember 2006 hat sich das Liquiditätsprofil wie folgt dargestellt:

in Mio €	Summe	2007		2008		2009–2013		2014–2018		2019 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	1.031,0	36,3	134,6	33,0	170,0	91,6	208,3	31,1	286,3	7,1	32,7
Finanzierungsleasing	7,1	0,1	1,8	0,1	1,4	0,2	3,5	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	229,0	–	229,0	–	–	–	–	–	–	–	–
Derivative Finanzinstrumente											
Zinssicherung	10,0	0,8	–	1,0	–	5,5	–	2,7	–	–	–

In die Ermittlung der undiskontierten Zahlungen wurden alle Finanzinstrumente einbezogen, für die zum Abschlussstichtag vertragliche Vereinbarungen abgeschlossen sind. Sofern der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, ist der früheste Fälligkeitstermin berücksichtigt. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für variabel verzinsten originäre Finanzverbindlichkeiten sowie die Nettzahlungen der derivativen Finanzinstrumente wurde das aktuelle Zinsfixing für die Restlaufzeit unterstellt. Für die Nettzahlungen im Zusammenhang mit in der Zukunft startenden derivativen Finanzinstrumente wurde das Fixing des vereinbarten variablen Zinssatzes am Bilanzstichtag verwendet.

In Fremdwährung zu leistende Beträge wurden zum Stichtagskurs umgerechnet.

Währungsrisiko

Aus der internationalen Ausrichtung des Fraport-Konzerns folgt, dass das operative Geschäft sowie die berichteten Finanzergebnisse und die Zahlungsströme Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt

sind. Aktiv gesteuert werden ausschließlich die Transaktionsrisiken, die Auswirkungen auf den Cash flow haben. Diese bestehen im Wesentlichen zwischen USD und EUR sowie zwischen USD und PEN. Primär entstehen Transaktionsrisiken im operativen Geschäft, wenn den Einzahlungen aus Umsatzerlösen keine währungskongruenten Auszahlungen gegenüberstehen. Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft zu reduzieren, wird das Transaktionsrisiko fortlaufend bewertet und zum Teil durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten abgesichert. Der Abschluss der Finanzinstrumente obliegt den Konzern-Gesellschaften und erfolgt in enger Abstimmung mit dem Treasury der Fraport AG. Im Wesentlichen erfolgt die Absicherung durch den Einsatz von Devisentermingeschäften.

Die Bewertung der Transaktionsrisiken erfolgt durch Sensitivitätsanalysen. Die den Analysen zugrundeliegenden Berechnungskurse resultieren aus dem Mittelwert des Kurses im Betrachtungszeitraum abzüglich beziehungsweise zuzüglich einer Standardabweichung

der Kurse im Berichtszeitraum. Werden diese Annahmen unterstellt, hätten sich im Berichtsjahr folgende Auswirkungen auf das Periodenergebnis ergeben:

EUR/USD: 0,19 Mio € Gewinn/0,18 Mio € Verlust
(Vorjahr: 0,17 Mio € Gewinn/0,16 Mio € Verlust)

USD/PEN: 0,2 Mio € (Vorjahr 0,0 Mio €)

EUR/TRY: 0,3 Mio € Gewinn/0,31 Mio € Verlust
(Vorjahr: 0,0 Mio €)

USD/TRY: 0,6 Mio € Gewinn/0,6 Mio € Verlust
(Vorjahr: 1,8 Mio € Gewinn/Verlust)

Darüber hinaus resultieren im Konzern Effekte aus der Währungsumrechnung von Fremdwährungsvermögenswerten oder -verbindlichkeiten in Euro beziehungsweise aus der Konsolidierung von Konzern-Gesellschaften, die nicht in Euro bilanzieren. Diesem Risiko wird soweit möglich durch das Prinzip des Natural Hedge begegnet.

Zinsänderungsrisiko

Der Fraport-Konzern hält eine Vielzahl von originären und derivativen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten aus denen Zinsänderungsrisiken resultieren. Grundsätzlich wird das Ziel der fristenkongruenten Refinanzierung verfolgt. Steuerungsrelevant ist das Zinsänderungsrisiko innerhalb der nächsten zwölf Monate. Dazu wird dieses quartalsweise gemessen und an den Zins- und Währungsausschuss berichtet. Zur Ermittlung des Risikos werden Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese stellen die Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie auf das Eigenkapital dar. Als Zinsänderung wird die maximale historische Leitzinsschwankung für die jeweilige Währung und für den entsprechenden Zeitraum zugrundegelegt beziehungsweise die maximale historische Schwankung des Zehn-Jahre-Swapssatzes. Hierbei wird die absolute Abweichung betrachtet.

Darüber hinaus entstehen Zinsrisiken aus den zukünftig geplanten Kapitalaufnahmen.

Zur Begrenzung der Zinsänderungsrisiken werden derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps und Swaptions eingesetzt.

Den Sensitivitätsanalysen liegen folgende Annahmen zugrunde:

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demzufolge resultieren aus allen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung keine Auswirkungen auf das Periodenergebnis oder das Eigenkapital des Fraport-Konzerns.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash-flow-Hedge zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsschwankungen designiert wurden, haben Auswirkungen auf das Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

Marktzinssatzänderungen von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, die nicht als Grundgeschäfte im Rahmen eines Cash-flow-Hedge gegen Zinsänderungsrisiken designiert sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. Betrachtet wird die jeweilige Netto-Finanzposition je Währung. Als Zinssatzsensitivitäten liegen folgende Annahmen zugrunde: EUR -2,25 %-Punkte, USD -4,75 %-Punkte, CHF -2,5 %-Punkte, PEN -2,50 %-Punkte. Die einzelnen Sensitivitäten werden anschließend zu einer ergebnisbezogenen Sensitivität in Euro aggregiert.

Marktzinssatzänderungen von Zinsderivaten die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IAS 39 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf das sonstige Finanzergebnis und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitäten berücksichtigt.

Ausgehend von den Beständen und der Struktur der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2007 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinsanstieg (-senkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 16,6 Mio € (Vorjahr: 20,0 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 16,6 Mio € verbessert (verschlechtert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 5,1 Mio € (Vorjahr 7,3 Mio €). sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von 11,5 Mio € (Vorjahr 12,7 Mio €).

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 58,5 Mio € (Vorjahr 31,9 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 58,5 Mio € höher (niedriger).

Sonstige Preisrisiken

Des Weiteren hat der Fraport-Konzern diverse strukturierte Finanzanlagen im Bestand. Als Risikovariablen spielen unter anderem Aktienkurse, Commodity-Preise sowie diverse Indizes eine Rolle. Eine Veränderung dieser Risikovariablen führt zunächst lediglich zu einer Veränderung des Marktwerts der Finanzinstrumente und hat keinen Einfluss auf den Cash flow. Zur Quantifizierung der sonstigen Preisrisiken werden ebenfalls Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Die den Analysen zugrundeliegenden Berechnungskurse resultieren aus

dem Mittelwert der Bewertungen im Betrachtungszeitraum, abzüglich beziehungsweise zuzüglich der Standardabweichung im Betrachtungszeitraum.

Ausgehend von den Beständen in der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2007 und den getroffenen Annahmen resultiert eine ergebnisbezogene Sensitivität von 3,6 Mio €. Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich aus einer veränderten Marktbewertung der Finanzinstrumente hypothetisch um diesen Betrag verbessert oder verschlechtert (Vorjahr: 2,7 Mio €).

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 7,1 Mio €. Unter Verwendung der getroffenen Annahmen hätte sich durch eine veränderte Marktbewertung der Finanzanlagen das Eigenkapital entsprechend um 7,1 Mio € erhöht oder vermindert (Vorjahr 10,2 Mio €).

Kapitalmanagement

Die Ziele des Konzerns im Hinblick auf das Kapitalmanagement liegen in der Sicherstellung der Unternehmensfortführung sowie einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen mit einem hohen anstehenden Investitionsbedarf überwacht das Unternehmen die Entwicklung der Verschuldung an Kennzahlen, die Liquiditätsgrößen sowie das EBITDA ins Verhältnis zur Verschuldung beziehungsweise zum Zinsaufwand setzen. Solange diese Kennzahlen nicht unterschritten werden, besteht aus heutiger Sicht ein ausreichender Zugang zu Fremdkapitalquellen zu vertretbaren Kosten.

Die Bestandteile der Steuerungskennzahlen sind wie folgt definiert:

Total Debt =

kurzfristige Finanzverbindlichkeiten
+ langfristige Finanzverbindlichkeiten

FFO (Free funds from Operations) =

Jahresüberschuss
+ Abschreibungen
+ Veränderung Working Capital
+ Veränderung Rückstellung

Interest Expense =

Zinsaufwand

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

Kennzahlen	Korridor	31.12.2006	31.12.2007
Total Debt/EBITDA	max. 4–6 x	1,5	2,1
FFO/Interest Expense	min. 3–4 x	12,6	7,2
FFO/Total Debt	min. 12–15 %	61,7 %	33,1 %

(52) 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 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 Bundesrepublik Deutschland hat ihre Anteile an der Fraport AG am 19. März 2007 vollständig verkauft. Ab diesem Zeitpunkt zählt die Bundesrepublik Deutschland sowie deren Mehrheitsbeteiligungen nicht mehr zum Kreis der nahestehenden Unternehmen und Personen des Fraport-Konzerns. Transaktionen mit der Bundesrepublik Deutschland und deren Mehrheitsbeteiligungen sind bis zum Verkaufszeitpunkt in den Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Personen abgebildet.

Die Fraport AG unterhält zahlreiche Geschäftsbeziehungen zum Land Hessen und der Stadt Frankfurt sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. Zu den nahestehenden Unternehmen und Behörden mit wesentlichen Geschäftsbeziehungen zählen die Mainova AG und die Messe Frankfurt Venue GmbH & Co. KG.

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 zu marktüblichen Bedingungen, wie unter fremden Dritten, abgeschlossen worden. Den an die Behörden erbrachten Leistungen liegen grundsätzlich Selbstkostenpreise zugrunde. Auf dieser Grundlage wird zurzeit eine Preisprüfung durch die Behörden des Bundes durchgeführt.

Der Umfang der Geschäftsbeziehungen ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

in Mio €	Mehrheitsanteilseigner					Unternehmen, die von Mehrheitsanteilseignern beherrscht werden	
	Bundesrepublik Deutschland	Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen		
Umsatzerlöse							
2006	159,5	0,1	0,1	2,8	3,1	16,3	
2007	38,2	0,1	0,1	2,1	3,6	8,0	
Bezogene Lieferungen und Leistungen							
2006	–	0,8	2,8	5,4	28,9	104,5	
2007	–	1,0	3,8	6,7	28,6	74,1	
Zinsen							
2006	–	0,4	–	0,1	–	–3,7	
2007	–	0,3	–	0,1	–	–3,6	
Forderungen							
2006	6,0	6,9	–	–	1,4	1,1	
2007	5,6	–	–	–	1,9	1,0	
Verbindlichkeiten							
2006	–	–	0,3	2,7	0,6	54,6	
2007	–	–	–	2,1	0,8	54,6	
Finanzverbindlichkeiten							
2006	–	–	–	–	–	83,0	
2007	–	–	–	–	–	80,4	

Den Führungskräften der Ebene zwei (Bereichsvorstände und Generalbevollmächtigte) wurden insgesamt Bezüge von 1.109 Tsd € (im Vorjahr 1.514 Tsd €) gewährt.

Zu Beziehungen zu Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern vergleiche Tz. 55.

(53) 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-

fähigem 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 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.

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 wurde der Ausbau des Flughafens Frankfurt mit dem Bau der Landebahn Nordwest als zentrale Maßnahme zugelassen. Weitere Einschränkungen des Nachtluftverkehrs und Betriebsbeschränkungen gelten ab Winterflugplan 2009/10 sowie dem Zeitpunkt der kapazitätswirksamen Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest.

Die Gesellschaft erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt anfliegen, sogenannte „Verkehrsentgelte“ für die Bereitstellung der Verkehrs-

infrastruktur. Diese Verkehrsentgelte teilen sich auf in genehmigungspflichtige Flughafen-Entgelte und nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte.

- Die gemäß § 43a Abs. 1 Luftverkehrszulassungsverordnung (LuftVZO) genehmigungspflichtigen Flughafen-Entgelte sind zu unterscheiden in Lande- und Startentgelte – inklusive Lärmkomponente und Emissionsentgelt (seit 1. Januar 2008) –, Abstellentgelte, Passagier- und Sicherheitsentgelte. Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt.
- Die in 2007 geltende und vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) genehmigte Entgeltordnung wurde am 4. Januar 2007 in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht und rückwirkend zum 1. Januar 2007 in Kraft gesetzt. Darüber hinaus erfolgte eine unterjährige Entgeltanpassung zum 1. Juli 2007, die vom HMWVL genehmigt und am 5. Juli 2007 in den NfL veröffentlicht wurde. Die Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 31,0 % der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.
- Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind zu unterscheiden in Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienstentgelte. 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) und in der Verrechnung an die Airlines vollständig von den Leistungen der Bodenverkehrsdienste abgegrenzt. Von den Umsatzerlösen der Fraport AG in 2007 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 20,3 % und Infrastrukturentgelte 11,2 %.

Über die Verkehrsentgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsaufgaben unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 37,5 % 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 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 Flughafen 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 21,2 % der Umsatzerlöse aus.

Als weiterer Teil der Verkehrsentgelte werden nicht genehmigungspflichtige Einnahmen aus Bodenverkehrsdiensten und der Bereitstellung der Infrastruktur erzielt (11,1 %).

Außerhalb der Verkehrsentgelte werden übrige Umsatzerlöse – im Wesentlichen aus Vermietung und Sicherheitsleistungen – mit rund 67,7 % erwirtschaftet.

Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal ve İşletmeciliği AS

Im April 2007 erhielt das Konsortium, an dem die Fraport AG beteiligt ist, den Zuschlag, die Terminals am Flughafen Antalya für 17 Jahre zu betreiben. Der Konzessionsvertrag wurde am 22. Mai 2007 mit der Türkischen Flughafen-Behörde DHMI unterzeichnet. Seit dem 14. September 2007 managen Fraport und die IC Ictas gemeinsam das bisher von Fraport geführte internationale Terminal 1 sowie das Domestic- und CIP-Terminal. Im September 2009 übernimmt das Fraport-Konsortium zusätzlich auch das bisher von IC Ictas und Celebi Holding betriebene zweite internationale Fluggastgebäude. Die Konzession zum Betrieb aller drei Terminals und die Nutzung aller im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte läuft bis zum Jahresende 2024. Über die Dauer der Konzessionslaufzeit zahlt die neue Betreibergesellschaft eine Gesamtkonzession in Höhe von netto 2,010 Mrd €.

Die Betreibergesellschaft ist 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 verpflichtet sich die Gesellschaft als Mieter der Terminalanlagen weiterhin, Instandhaltungen und Kapazitätserweiterungen (sofern erforderlich) durchzuführen.

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat die Betreibergesellschaft sämtliche im Konzessionsvertrag spezifizierten Vermögensgegenstände in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an die DHMI zurückzuführen.

Entsprechend dem Konzessionsvertrag hat die Gesellschaft zu Beginn der Konzessionslaufzeit eine Gewährleistungsgarantie in Höhe von 142,3 Mio € zugunsten der DHMI hinterlegt. Diese Garantie wurde durch eine Türkische Bank begeben, teilweise besichert durch Unternehmensgarantien der Anteilseigner. Der durch die Fraport AG besicherte Anteil durch eine

Unternehmensgarantie gegenüber der Bank beträgt 35,6 Mio €. Durch Rückhaftung in Form einer Unternehmensgarantie von IC Ictas in Höhe von 11,4 Mio € verringert sich die Haftungssumme der Fraport AG auf 24,2 Mio €.

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 Konzessionsnehmer 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 begann 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 (29,1 Mio €) 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.

Lima Airport Partners S. R. L.

Am 14. Februar 2001 unterzeichneten die LAP und der Staat Peru, vertreten durch den Transportminister (MTC), den Konzessionsvertrag „Concession Contract for Jorge Chavez International Airport“ über Betrieb und Ausbau, Erhaltung und Nutzung des Internationalen Flughafens Jorge Chavez in Lima (Peru).

Der Gesellschaft wurde die BOT-Konzession über 30 Jahre gewährt. Es besteht ein Recht, den Vertrag um weitere zehn Jahre zu verlängern. Weitere Verlängerungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich, jedoch darf die Gesamtlaufzeit der Konzession 60 Jahre nicht überschreiten.

Gegenüber dem Konzessionsgeber ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Umbau des Flughafens, insbesondere des Terminals, mindestens 110 Mio USD zu investieren und eine zweite Landebahn zu bauen. Die vertraglich festgelegte Summe von 110 Mio USD ist mittlerweile investiert worden.

Die Gesellschaft erwirtschaftet neben den regulierten Passagier- und Landeentgelten weitere Umsätze aus nicht regulierten Dienstleistungen sowie aus kommerziellen Aktivitäten.

Die Konzessionsabgabe ist der höhere von zwei Beträgen: Entweder die vertraglich fixierte Mindestzahlung (Basiszahlung 15 Mio USD p. a., inflationiert mit dem US CPI) oder 46,511 % vom Gesamtumsatz nach Abzug und Abführung an die Corpac (Flugaufsicht) von 50 % der Landeentgelte und 20 % der internationalen Passagierentgelte (TUUA). Weiterhin wird eine Regulierungsgebühr in Höhe von 1 % derselben Bemessungsgrundlage fällig.

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

Am 10. Dezember 2007 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance-Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Internetseite des Unternehmens dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

Dem Corporate Governance-Kodex wird mit folgender Abweichung entsprochen:

„Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor.“

(55) Angaben zu Vorstand und Aufsichtsrat

Die aktiven Mitglieder des Vorstands wurden wie folgt vergütet:

Vergütung des Vorstands		Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme 2007	Tantieme Rückstellungs- veränderung	Insgesamt
in Tsd €	Fixum				
Insgesamt	1.183,8	222,1	1.592,5	3,5	3.001,9

Die dem Vorstand darüber hinaus gewährten Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung stellen sich wie folgt dar:

	MSOP 2005 1. Tranche (2005) Stück	MSOP 2005 2. Tranche (2006) Stück	MSOP 2005 3. Tranche (2007) Stück	Bestand Gesamt Stück	Aufwand in 2007 in Tsd €
Insgesamt	50.000	50.000	67.000	167.000	779,1

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in 2007 insgesamt mit 520,25 Tsd € vergütet.

Zur Individualisierung sowie zu weiteren Details zu den Bezügen der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder vergleiche die Ausführungen im geprüften Vergütungsbericht des Corporate Governance-Kapitels auf den Seiten 122 ff. des Geschäftsberichts.

(56) Vorstand

Mitgliedschaften des Vorstands in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien:

Vorsitzender

Dr. Wilhelm Bender

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH
- Lufthansa CityLine GmbH
- SIGNAL IDUNA Allgemeine Versicherung AG
- ThyssenKrupp Services AG
- FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region

Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Stefan Schulte

Vorstand Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau (seit 1. April 2007)

Vorstand Finanzen und Bau (bis 31. März 2007)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH (bis 15. Juni 2007)
- ICTS Europe Holding B. V. (bis 14. Mai 2007)
- Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (seit 1. April 2007)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- DELVAG Luftversicherungs AG
- DELVAG Rückversicherungs AG
- Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (bis 31. März 2007)
- Frankfurter Sparkasse AG (bis 30. Juni 2007)

Mitglied im Verwaltungsrat:

- Frankfurter Sparkasse (seit 1. Juli 2007)

Mitglied im Kontrollgremium von

Wirtschaftsunternehmen:

- Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co. Ltd. (Vice-Chairman des Board of Directors) (bis 25. Juni 2007)

Herbert Mai

Vorstand Arbeitsdirektor

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- Fraport Cargo Services GmbH (FCS)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH
- Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH

Mitglied im Gesellschafterausschuss:

- MIRUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft KG

Dr. Matthias Zieschang

Vorstand Finanzen und Controlling (seit 1. April 2007)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- ICTS Europe Holding B. V. (seit 14. Mai 2007)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve İşletmeciliği AS
- Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co. Ltd. (seit 25. Juni 2007)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH

Prof. Manfred Schölch

Stellvertretender Vorsitzender

Vorstand Infrastruktur und Rechtsangelegenheiten (bis 31. März 2007)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (bis 30. März 2007)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- Deutsche VerkehrsBank AG

(57) Aufsichtsrat

Mitgliedschaften der Mitglieder des Aufsichtsrats in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien:

Vorsitzender

Karlheinz Weimar

Hessischer Staatsminister der Finanzen, Mitglied des Landtags

(Bezüge 2007: 38.150 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- Flughafen GmbH Kassel, Calden

Stellvertretender Vorsitzender des Verwaltungsrats:

- Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

Mitglied im Verwaltungsrat:

- Investitionsbank Hessen

Mitglied im Aufsichtsrat:

- FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
- Future Capital AG, Hessen Life Sciences Chemie
- HA Hessen Agentur GmbH
- Messe Frankfurt GmbH

Beirat mit Aufgaben eines Aufsichtsrats:

- Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

Stellvertretender Vorsitzender

Gerold Schaub

Landesfachbereichsleiter Verkehr ver.di Hessen
(Bezüge 2007: 35.450 €)

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender:

– LSG Lufthansa Service Holding GmbH
(seit 29. August 2007)

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Lufthansa Systems Group GmbH
(bis 28. August 2007)

Dr. Manfred Bischoff

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG
(Bezüge 2007: 21.550 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Daimler AG

Mitglied in Board oder Aufsichtsrat:

– Royal KPN N. V.
– Nortel Networks Corporation und Nortel Networks Limited
– SMS GmbH
– UniCredit S. p. a.
– Voith AG

Jörg-Uwe Hahn

Fraktionsvorsitzender der FDP
im Hessischen Landtag
Mitglied des Landtags
(Bezüge 2007: 32.650 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
– TaunusFilm GmbH

Mitglied im Rundfunkrat:

– Hessischer Rundfunk

Dr. Joachim v. Harbou

(Bezüge 2007: 33.050 €)

Mitglied des Aufsichtsrats:

– Nestlé Deutschland AG
– DaimlerChrysler Bank AG
– Agrarius AG
– Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH

Vorsitzender des Beirats:

– A_NET Digital Media GmbH

Mitglied im Beirat:

– IVG Immobilien AG
– Eintracht Frankfurt Fußball AG

Jörg Hennerkes

Staatssekretär a. D.
(Bezüge 2007: 20.750 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Deutsche Bahn AG

Helmut Hofmann

Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2007: 24.750 €)

Lothar Klemm

Hessischer Staatsminister a. D.
Rechtsanwalt
(Bezüge 2007: 26.750 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– MANIA Technologie AG
– ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
– REA Mobile AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

– IQB Career Services AG

Wolfgang Mayrhuber

Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG
(Bezüge 2007: 16.600 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Lufthansa Cargo AG (bis 27. Februar 2007)

Mitglied im Aufsichtsrat:

– BMW AG
– Münchener Rückversicherungs Gesellschaft
– Eurowings Luftverkehrs AG
– Lufthansa Service Holding AG
– Lufthansa Technik AG
– Lufthansa Cargo AG (seit 28. Februar 2007)
– Thomas Cook AG (bis 2. April 2007)

Mitglied im Verwaltungsrat:

– Swiss International Air Lines AG

Member of the Supervisory Board:

– Heico Corporation, Miami, Florida

Zafer Memisoglu

Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2007: 24.750 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

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

Adelheid Riedel-Ciesla

Gewerkschaftsvertreterin ver.di
(Bezüge 2007: 22.750 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Lufthansa Systems Group GmbH

Gabriele Rieken

Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2007: 23.150 €)

Harald Rose

Gewerkschaftsvertreter ver.di
(Bezüge 2007: 23.150 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– FraSec Fraport Security Services GmbH

Petra Rossbrey

zuständig für Sonderprojekte im Vorstandsressort Flug-
und Terminalbetrieb, Ausbau
Frankfurt am Main
(Bezüge 2007: 23.950 €)

Dr. h. c. Petra Roth

Oberbürgermeisterin
(Bezüge 2007: 23.550 €)

Vorsitzende des Aufsichtsrats:

- Frankfurter Aufbau AG (Konzern-Mandat)
- Mainova AG
- ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau- und
Beteiligungsgesellschaft mbH
- Messe Frankfurt GmbH
- Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
- Stadtwerke Verkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main GmbH (Konzern-Mandat)

Mitglied in Kontrollgremien von

Wirtschaftsunternehmen:

- Alte Oper Frankfurt Konzert- und
Kongresszentrum GmbH
- Gas-Union GmbH
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
- Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic
Development-GmbH
- FIZ Frankfurter Innovationszentrum
Biotechnologie GmbH
- Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH
- The Forsythe Company gGmbH

Mitglied im Verwaltungsrat:

- Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
- Nassauische Sparkasse

Mitglied im Beirat:

- E.ON Ruhrgas AG
- THÜGA AG

Werner Schmidt

Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2007: 23.150 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands:

- Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafen-
beschäftigter (AUF e. V.)
- Komba-Gewerkschaft, Kreisverband Flughafen
Frankfurt/M.

Mitglied im Aufsichtsrat:

- SMW Abwasser GmbH

Mitglied in der Verbandsversammlung:

- Riedwerke Kreis Groß-Gerau

Edgar Stejskal

Konzern-Betriebsratsvorsitzender
(Bezüge 2007: 23.950 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Airmail Center Frankfurt GmbH

Christian Strenger

Mitglied in Aufsichtsräten
(Bezüge 2007: 23.950 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- The Germany Funds (USA)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- DWS Investment GmbH
- Evonik Industries AG

Achim Vandreike

Bürgermeister a. D.
(Bezüge 2007: 25.950 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Eintracht Frankfurt Fußball AG

Peter Wichtel

Betriebsratsvorsitzender
(Bezüge 2007: 32.250 €)

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- schnittliche Mitarbei- terzahl
Tochterunternehmen								
Deutschland								
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	AAV	Frankfurt a. M.	2007	100,00	612	467	2.016	11
			2006	100,00	613	561	2.085	11
Airport Cater Service GmbH	ACS	Frankfurt a. M.	2007	100,00	26	0	18.165	136
			2006	100,00	26	0	18.039	148
AirIT Services AG	AirIT Hahn	Lautzenhausen	2007 ¹	100,00	862	82	2.291	10
			2006	100,00	779	13	2.098	10
APS Airport Personal Services GmbH	APS	Frankfurt a. M.	2007	100,00	1.462	912	44.107	1.568
			2006	100,00	1.620	1.070	36.550	1.234
Energy Air GmbH	Energy Air	Frankfurt a. M.	2007	100,00	3.229	3.166	82.041	0
			2006	100,00	1.259	1.184	73.154	0
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	Flughafen Frankfurt-Hahn	Lautzenhausen	2007 ²	65,00	75.499	-15.762	41.296	335
			2006 ²	65,00	74.716	-15.751	43.480	307
FRACareServices GmbH	FRACareS	Frankfurt a. M.	2007 ⁴	51,00	26	0	0	0
Fraport Cargo Services GmbH	FCS	Frankfurt a. M.	2007	100,00	16.553	3.466	57.987	217
			2006	100,00	15.587	5.130	61.149	200
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	Fraport Immo	Flörsheim a. M.	2007 ^{2, 3}	100,00	13.828	2.303	1.648	7
			2006 ^{2, 3}	100,00	11.525	1.234	2.226	7
Fraport Objekt Mönchhof GmbH	Fraport OGM	Flörsheim a. M.	2007	100,00	20	-1	2	0
			2006	100,00	21	-3	1	0
Fraport Objekte 162 163 GmbH	Fraport OG 162	Flörsheim a. M.	2007	100,00	20	-1	2	0
			2006	100,00	21	-3	1	0
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG	Fraport Mönchhof	Flörsheim a. M.	2007 ³	100,00	3.013	-585	7.337	0
			2006 ³	100,00	3.576	-949	168	0
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG	Fraport 162 163	Flörsheim a. M.	2007 ³	100,00	8.663	1.838	7.357	0
			2006 ³	100,00	6.825	1.708	7.357	0
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH	Fraport RE	Flörsheim a. M.	2007	100,00	15	0	3	0
			2006	100,00	15	-3	1	0
Fraport Sicherheit Projekt GmbH	Fraport Sicherheit	Frankfurt a. M.	2007	100,00	25	0	0	0
			2006	100,00	25	0	0	0
Fraport Security Services GmbH	FraSec	Frankfurt a. M.	2007 ¹⁰	100,00	12.878	7.759	95.870	3.176
			2006	100,00	15.505	10.380	161.850	5.100
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	GCS	Frankfurt a. M.	2007 ³	40,00	2.427	1.389	24.474	621
			2006 ³	40,00	2.587	1.562	23.705	609
Hahn Campus Management GmbH	Hahn Campus	Lautzenhausen	2007	65,00	22	-2	392	7
			2006	65,00	23	-1	304	8
Media Frankfurt GmbH	Media	Frankfurt a. M.	2007	51,00	2.692	2.181	26.276	30
			2006	51,00	3.083	2.571	28.545	26
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH	VCS	Frankfurt a. M.	2007	100,00	33	2	307	1
			2006	100,00	31	0	346	2
Übriges Europa, Teilkonzern ICTS								
ICTS Europe Holdings B. V., Amstelveen	ICTS	Niederlande	2007 ⁵	100,00	45.420	72.624	320.160	10.213
			2006 ⁵	100,00	47.022	13.141	391.421	12.836
ACR Gulf Ltd., London	ACR Gulf	Großbritannien	2007 ⁶	100,00	57	44	466	0
			2006 ⁶	100,00	-108	-106	39	0
CIVAS UK Ltd., London	CIVAS UK	Großbritannien	2007 ⁶	100,00	-18	0	0	0
			2006 ⁶	100,00	-19	0	0	0
CIVAS USA Inc., Delaware	CIVAS USA	USA	2007 ⁶	100,00	-36	0	0	0
			2006 ⁶	100,00	-40	0	0	0

Wesentliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

			Sitz	Anteil am Kapital %	Eigen- kapital Tsd €	Ergebnis nach Steuern Tsd €	Umsatz- erlöse Tsd €	Durch- schnittliche Mitarbei- terzahl
Übriges Europa, Teilkonzern ICTS (Fortsetzung)								
Consultants on Targeted Security Netherlands B. V., Amsterdam	CTS	Niederlande	2007 ⁶	100,00	-226	-204	0	1
			2006 ⁶	100,00	-22	-33	4	1
Diag-Nose SAS, Paris	Diag-Nose France	Frankreich	2007 ⁶	100,00	1.680	1.082	4.759	31
			2006 ⁶	100,00	598	551	2.770	17
Diag-Nose Israel Ltd., Lod	Diag-Nose Israel	Israel	2007 ⁶	100,00	-54	-69	403	20
			2006 ⁶	100,00	12	-14	501	10
Emerald Airport Services Europe S. A., Brüssel	Emerald	Belgien	2007 ⁶	100,00	42	-4	0	0
			2006 ⁶	100,00	45	-4	0	0
FIS Deutschland Flug- und Industrie- sicherheit Service GmbH, Kelsterbach	FIS GmbH	Deutschland	2007 ⁶	100,00	3.590	-835	60.556	2.077
			2006 ⁶	100,00	24	-1	0	0
ICTS (UK) Ltd., London	ICTS UK	Großbritannien	2007 ⁶	100,00	3.158	-1.393	80.130	2.934
			2006 ⁶	100,00	4.869	708	70.948	2.511
ICTS Albania SH. P. K., Tirana	ICTS Albania	Albanien	2007 ⁶	100,00	470	249	1.464	96
			2006 ⁶	100,00	212	141	1.198	68
ICTS Belgium SPRL, Brüssel	ICTS Belgium	Belgien	2007 ⁶	100,00	631	166	3.905	107
			2006 ⁶	100,00	465	98	3.588	108
ICTS Czech s. r. o., Prag	ICTS Czech	Tschechien	2007 ^{4,6}	99,00	18	0	158	11
ICTS Denmark ApS, Kopenhagen	ICTS Denmark	Dänemark	2007 ⁶	100,00	92	48	735	22
			2006 ⁶	100,00	44	27	466	16
ICTS Europe Holdings B. V., Amsterdam	ICTS Holding	Niederlande	2007 ⁶	100,00	45.441	71.376	867	17
			2006 ⁶	100,00	47.581	1.438	11.515	17
ICTS France S. A., Paris	ICTS France	Frankreich	2007 ⁶	100,00	1.620	1.059	92.202	2.508
			2006 ⁶	100,00	-739	-1.256	85.776	2.494
ICTS Greece Ltd., Athen	ICTS Greece	Griechenland	2007 ⁶	100,00	1.301	1.186	7.740	289
			2006 ⁶	100,00	-128	678	4.003	187
ICTS Hellas S. A., Athen	ICTS Hellas	Griechenland	2007 ⁶	100,00	110	124	1.830	87
			2006 ⁶	100,00	-14	-141	2.431	163
ICTS Hispania S. A., Madrid	ICTS Spain	Spanien	2007 ⁶	100,00	1.467	282	9.916	364
			2006 ⁶	100,00	1.185	-329	9.269	362
ICTS Italia Srl, Rom	ICTS Italia	Italien	2007 ⁶	100,00	3.272	562	14.162	467
			2006 ⁶	100,00	2.709	499	12.312	437
ICTS Norway A/S, Gardermoen	ICTS Norway	Norwegen	2007 ⁶	100,00	22	-7	784	26
			2006 ⁶	100,00	29	25	768	20
ICTS Security Consultants Ltd., Zürich	ICTS Schweiz	Schweiz	2007 ⁶	100,00	1.265	675	7.973	246
			2006 ⁶	100,00	1.111	587	7.134	217
ICTS Sweden AB, Stockholm	ICTS Sweden	Schweden	2007 ⁶	100,00	220	-30	1.268	43
			2006 ⁶	100,00	261	8	1.191	40
ICTSP-Portugal Consultadoria de Aviacao Comercial, S. A., Lissabon	ICTS Portugal	Portugal	2007 ⁶	100,00	34	-568	2.445	151
			2006 ⁶	100,00	601	300	2.380	148
International Aviation Security (UK) Ltd., London	IAS UK	Großbritannien	2007 ⁶	100,00	-109	0	0	0
			2006 ⁶	100,00	-118	0	0	0
International Aviation Security Lda., Lissabon	IAS Portugal	Portugal	2007 ⁶	95,00	0	0	0	0
			2006 ⁶	95,00	1	0	0	0
LIS GmbH, Sicherheitsberatung für Luftfahrt und Industrieanlagen, Ebenfurth	LIS	Österreich	2007 ⁶	100,00	-30	-62	281	12
			2006 ⁶	100,00	-168	-242	718	26
Security Partners Ltd., Moskau	SP Russia	Russland	2007 ⁶	100,00	101	49	285	7
			2006 ⁶	100,00	21	44	251	7

Wesentliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

			Sitz		Anteil am Kapital %	Eigen- kapital Tsd €	Ergebnis nach Steuern Tsd €	Umsatz- erlöse Tsd €	Durch- schnittliche Mitarbei- terzahl
Übriges Europa, Teilkonzern ICTS (Fortsetzung)									
Security Partners Ozel Guvenlik, Koruma, Egitim ve Danismanlik Hizmetleri A. S., Antalya	SP Turkey	Türkei	2007 ⁶	100,00	684	525	2.521	119	
			2006 ⁶	100,00	692	668	2.981	137	
Underwater Security Consultants UK Ltd., London	MUSC	Großbritannien	2007 ⁶	50,10	-521	374	1.230	5	
			2006 ⁶	50,10	-950	-1.360	1.451	11	
ICTS Netherlands Airport Services VOF, Amsterdam (Gemeinschaftsuntern.)	ICTS NAS	Niederlande	2007 ⁶	50,00	176	-1.513	22.885	570	
			2006 ⁶	50,00	1.688	1.038	23.024	732	
Asia Security Management Ltd., Bangkok (Assoziiertes Unternehmen)	Asia Security	Thailand	2007	30,50	479	9	k. A.	k. A.	
			2006 ⁶	30,50	465	-176	k. A.	k. A.	
Übriges Europa									
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen	Hellas	Griechenland	2007	100,00	114	-8	0	0	
			2006	100,00	122	-10	0	0	
Fraport Ground Services Austria GmbH	FGS Austria	Österreich	2007	100,00	950	369	14.590	225	
			2006	100,00	581	98	11.826	202	
Fraport Malta Ltd.	Fraport Malta	Malta	2007	100,00	31.767	1.365	0	0	
			2006	100,00	26.153	-37	0	0	
Fraport Malta Business Services Ltd.	Malta Business	Malta	2007	100,00	25.581	0	0	0	
			2006	100,00	25.581	370	0	0	
Fraport Twin Star Management AD, Varna	Fraport Twin Star	Bulgarien	2007	60,00	10.895	8.649	41.317	1.604	
			2006	60,00	-230	-4.251	599	154	
Amerika									
Air-Transport IT Services, Inc., Delaware	Air-Transport IT	USA	2007 ⁷	100,00	1.521	218	9.863	49	
			2006 ⁷	100,00	-1.599	-351	7.602	44	
Alterra Lima Holdings, Ltd., Cayman Island	Alterra	CYM	2007 ⁸	100,00	24.701	0	0	0	
Decision Support Technologies, Inc., Florida	DST	USA	2007 ^{11,7}	100,00	0	0	0	0	
			2006 ^{11,7}	100,00	0	0	0	0	
Fraport Peru S. A. C., Lima	Fraport Peru	Peru	2007	99,99	294	283	1.322	5	
			2006	99,99	222	217	1.326	5	
Lima Airport Partners S. R. L., Lima	LAP	Peru	2007 ⁹	100,00	47.567	1.696	88.504	414	
			2006 ⁹	42,75	46.694	4.582	79.650	317	
Asien									
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul	Antalya	Türkei	2007	100,00	48.082	2.507	45.764	135	
			2006	100,00	42.096	8.446	54.640	223	
Fraport Asia Ltd.	Fraport Asia	China	2007 ⁴	100,00	1	0	0	0	
Fraport (Philippines) Services Inc., Manila	Fraport Philippines	Philippinen	2007 ¹¹	99,99	-3.113	0	0	0	
			2006 ¹¹	99,99	-2.929	0	0	0	
Gemeinschaftsunternehmen									
Deutschland									
AirIT International GmbH	AirIT International	Frankfurt a. M.	2007	50,00	227	0	0	0	
			2006	50,00	227	-329	116	1	
AirITSystems Hannover GmbH	AirIT Hannover	Hannover	2007	50,00	3.073	947	15.989	87	
			2006	50,00	3.051	1.003	12.773	66	
FSG Flughafen-Service GmbH	FSG	Frankfurt a. M.	2007	33,33	169	94	4.051	0	
			2006	33,33	168	93	4.225	0	
Medical Airport Service GmbH	MAS	Kelsterbach	2007	50,00	2.144	668	7.800	91	
			2006	50,00	1.812	680	7.272	79	

Wesentliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

				Sitz	Anteil am Kapital %	Eigen- kapital Tsd €	Ergebnis nach Steuern Tsd €	Umsatz- erlöse Tsd €	Durch- schnittliche Mitarbei- terzahl
Gemeinschaftsunternehmen									
Deutschland (Fortsetzung)									
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH	N*ICE	Frankfurt a. M.	2007	52,00	12.031	1.551	11.015	12	
			2006	52,00	11.326	2.213	16.258	12	
Terminal for Kids gGmbH	Terminal for Kids	Frankfurt a. M.	2007	50,00	300	261	1.007	12	
			2006	50,00	38	13	347	4	
Asien									
Fraport IC Ictas Havalimani Isletme A. S.	Antalya Finan- zierungsges.	Türkei	2007 ⁴	34,00	24.118	2	29	0	
			2006	34,00	-12.103	-34.616	19.013	180	
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi AS	Antalya Betriebsges.	Türkei	2007 ⁴	34,00	-12.103	-34.616	19.013	180	
			2006	34,00	-12.103	-34.616	19.013	180	
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong	Pantares Tradeport	China	2007	50,00	2.037	-490	0	0	
			2006	50,00	2.370	-716	0	0	
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Service Co. Ltd., Schanghai	Schanghai	China	2007	50,00	202	3	121	0	
			2006	50,00	209	6	261	0	
Assoziierte Unternehmen									
Deutschland									
Airmail Center Frankfurt GmbH	ACF	Frankfurt a. M.	2007	40,00	2.084	27	16.348	26	
			2006	40,00	2.057	443	16.565	26	
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	ASG	Frankfurt a. M.	2007	49,00	1.736	1.650	37.148	832	
			2006	49,00	2.152	2.151	32.405	767	
European Center for Aviation Development – ECAD GmbH	ECAD	Darmstadt	2007	25,00	48	3	441	13	
			2006	25,00	44	-8	152	5	
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	Flughafen Hannover	Hannover	2007	30,00	149.652	10.597	140.171	1.320	
			2006	30,00	144.309	8.328	136.309	1.285	
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH	Gateway Gardens	Frankfurt a. M.	2007	25,00	-27	-647	9.448	0	
			2006	25,00	620	1.558	25.487	0	
ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH	ZIV	Darmstadt	2007	32,50	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	
			2006	32,50	62	34	1.561	19	
Asien									
Tradeport Hong Kong Ltd., Hongkong	Tradeport Hong Kong	China	2007	18,75	-11.959	-1.207	5.073	55	
			2006	18,75	-12.074	-1.525	6.647	68	

k. A. = Keine Angaben vorhanden

¹ Namensänderung, vormals: AirIT Airport IT-Services Hahn AG

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 2007

⁵ Konsolidierter Abschluss der ICTS

⁶ Einzelabschlussangaben der ICTS-Gesellschaften

⁷ Konsolidierter Abschluss Air-Transport und DST

⁸ Neuerwerb am 1. August 2007

⁹ Ab 1. August 2007 verbundenes Unternehmen, bis 31. September 2007 assoziiertes Unternehmen

¹⁰ Vormals FIS GmbH. Zum 1. April 2007 von ICTS an Fraport AG verkauft

¹¹ Gesellschaft inaktiv

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzern-Abschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des

Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Frankfurt am Main, den 29. Februar 2008

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Bender



Dr. Schulte



Mai



Dr. Zieschang

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 2007 bis 31. Dezember 2007 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 29. Februar 2008

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bernd Wagner
Wirtschaftsprüfer

ppa. Andrea Hauptmann
Wirtschaftsprüferin

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahrs 2007 die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahr und überwachte fortlaufend die Geschäftsführung des Unternehmens. 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 wesentliche Geschäftsvorfälle. Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für das Unternehmen von grundlegender Bedeutung waren, unmittelbar eingebunden. Soweit nach Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung erforderlich, gab der Aufsichtsrat zu den entsprechenden Vorschlägen des Vorstands nach gründlicher eigener Prüfung und Beratung sein Votum ab.

Im Berichtszeitraum trat der Aufsichtsrat zu vier ordentlichen und drei Sondersitzungen zusammen. Alle Aufsichtsratsmitglieder nahmen an mindestens der Hälfte der ordentlichen Aufsichtsratssitzungen teil. Aufgrund dringender terminlicher Verpflichtungen war Herr Staatssekretär a. D. Hennerkes daran gehindert, an den Sondersitzungen teilzunehmen.

Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Beteiligungen, mit besonderem Schwerpunkt auf der Verkehrs- und Erlösentwicklung am Flughafen Frankfurt, 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 zum einen der Abschluss des Vertrags zum Grundstückserwerb und zur Verlagerung der Produktionsstätte von Ticona/Celanese und zum anderen der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung am 18. Dezember 2007.
- In Fortführung der Internationalisierungsstrategie des Konzerns stimmte der Aufsichtsrat der Teilnahme an einer weiteren Ausschreibung bezüglich der Konzession für den Betrieb eines Flughafens und der Beteiligung an dem chinesischen Verkehrsflughafen in X'ian zu. Mit Freude nahm der Aufsichtsrat den Gewinn der Konzession für den Terminalbetrieb in Antalya gemeinsam mit türkischen Partnern zur Kenntnis. Des Weiteren begleitete der Aufsichtsrat die Organisationsanpassungen im Sicherheitsbereich und stimmte in diesem Zusammenhang dem Verkauf der europäischen Sicherheitstochter ICTS Europe B. V. zu.
- Bezüglich der Beteiligung in Manila nahm der Aufsichtsrat die Entscheidung des ICSID-Schiedsgerichts bei der Weltbank in Washington vom 16. August 2007 zur Kenntnis, in der sich das Tribunal für nicht zuständig erklärte. Die Entscheidungsgründe des Schiedsgerichts waren Gegenstand einer vertieften, durch externe Rechtsberater begleiteten Analyse. Der Aufsichtsrat unterstützt nach wie vor 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, und nahm die diesbezügliche Entscheidung des Vorstands zur Kenntnis, ein Annullierungsverfahren gegen die ICSID-Entscheidung einzuleiten.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat setzte die bewährte Arbeit mit den zur Steigerung der Effizienz seiner Arbeit und zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen gebildeten 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 trat im Berichtszeitraum viermal zusammen. Er befasste sich unter anderem mit den im Geschäftsjahr 2007 angefallenen Vorstandsangelegenheiten, insbesondere der Nachfolgeregelung für das Finanzressort 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 und – wie vom Deutschen Corporate Governance-Kodex empfohlen – der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner diskutierte er die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2008 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzern-Plan 2008 (Aufstellung nach IFRS). Weitere Schwerpunkte der Beratungen waren die Themen Risiko- und Asset-Management.

Die Schwerpunkte der Beratungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses lagen im Geschäftsjahr 2007 auf der wirtschaftlichen Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts und auf dem Gebiet des Investitionswesens. Im Rahmen seiner sechs Sitzungen diskutierte der Ausschuss die Ausweitung der Engagements in China, Bulgarien und Lima, wo – wie auch in der Türkei – erfreuliche Wachstumsraten zu verzeichnen waren. Ferner befasste er sich mit den Investitionen am Standort Frankfurt und nahm zum Investitionsplan im Rahmen des Wirtschaftsplans 2008 Stellung.

Zur Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens befasste sich der Personalausschuss in seinen vier Sitzungen mit der Personalsituation im Konzern, der Neuausrichtung des Sicherheitsbereichs sowie der Human Resources- und Führungskräfteentwicklung im Konzern.

Eine Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden Vermittlungsausschusses war im Geschäftsjahr 2007 nicht erforderlich.

Zur Vorbereitung der Neuwahlen der Anteilseignervertreter bildete der Aufsichtsrat einen Nominierungsausschuss, der ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist und dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung vorschlägt.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung
Am 14. Juni 2007 veröffentlichte die Regierungskommission eine neue Fassung des Deutschen Corporate Governance-Kodex. Der Aufsichtsrat beschloss in

seiner Sitzung vom 13. September 2007 die Empfehlungen und Anregungen zu übernehmen und den Fraport-Kodex entsprechend anzupassen.

Die nach § 161 AktG erforderliche Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance-Kodex für 2007 wurde von Vorstand und Aufsichtsrat am 10. Dezember 2007 abgegeben.

Der Aufsichtsrat überprüfte im Berichtszeitraum die Effizienz seiner Tätigkeit im Rahmen der Sitzung vom 10. Dezember 2007. Themen hierbei waren die Beratungsschwerpunkte der Ausschussarbeit, die Vertiefung der Fachkenntnisse, die Berichtsstruktur und die Sitzungshäufigkeit.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance bei Fraport sowie der Wortlaut der aktuellen Entsprechenserklärung befinden sich auf den Seiten 122 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 2007 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 30. Mai 2007 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 wesent-

lichen 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 hinsichtlich der 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

Die bereits Ende 2006 vom Aufsichtsrat der Fraport AG beschlossenen personellen Veränderungen im Vorstand wurden umgesetzt. Der stellvertretende Vorstandsvorsitzende Prof. Manfred Schölch schied zum 31. März 2007 aus dem Vorstand aus. Zum 1. April 2007 übernahm der bisherige Vorstand für Finanzen und Bau, Dr. Stefan Schulte, die Stellvertretung im Vorsitz und das Ressort „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau“. Im Februar 2007 stimmte der Aufsichtsrat der Bestellung von Herrn Dr. Matthias Zieschang zum neuen Finanzvorstand einstimmig zu.

Mit Blick auf das erfolgreiche Geschäftsjahr 2007 dankt der Aufsichtsrat dem Vorstand sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr großes Engagement im Interesse des Unternehmens.

Frankfurt am Main, den 29. Februar 2008

Karlheinz Weimar
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Corporate Governance-Bericht

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 begleiten daher die nationalen und internationalen Entwicklungen in diesem Bereich und haben auch im Jahr 2007 unseren eigenen Fraport-Kodex den neuen Vorgaben des Deutschen Corporate Governance-Kodex (DCGK) angepasst.

Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG haben in ihrer Sitzung am 10. Dezember 2007 gem. § 161 AktG erklärt, dass den **Empfehlungen** der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance-Kodex in der Fassung vom 14. Juni 2007 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).“

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten entsprechend § 12 unserer Satzung weiterhin ausschließlich eine feste Vergütung und Sitzungsgeld. Darüber hinaus erhalten sie eine Vergütung für die Tätigkeit in einem Ausschuss. Der Aufsichtsrat hält dies bis auf Weiteres für sachgerecht.

Diese Entsprechenserklärung wurde den Aktionären auf der Website der Gesellschaft dauerhaft zugänglich gemacht.

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der nachfolgende Vergütungsbericht ist Bestandteil des Konzern-Lageberichts.

Vergütung Aufsichtsrat

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betragen 2007 im Einzelnen:

Aufsichtsratsmitglied	Bezüge 2007 in €
Staatsminister Karlheinz Weimar	38.150
Gerold Schaub	35.450
Dr. Manfred Bischoff	21.550
Jörg-Uwe Hahn	32.650
Dr. Joachim v. Harbou	33.050
Staatssekretär a. D. Jörg Hennerkes	20.750
Helmut Hofmann	24.750
Lothar Klemm	26.750
Wolfgang Mayrhuber	16.600
Zafer Memisoglu	24.750
Adelheid Riedel-Ciesla	22.750
Gabriele Rieken	23.150
Harald Rose	23.150
Petra Rossbrey	23.950
Oberbürgermeisterin Dr. h. c. Petra Roth	23.550
Werner Schmidt	23.150
Edgar Stejskal	23.950
Christian Strenger	23.950
Bürgermeister a. D. Achim Vandreike	25.950
Peter Wichtel	32.250

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 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 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. Bei Herrn Dr. Zieschang ist bei Überschreitung des Umsatzes beziehungsweise des Jahresergebnisses die Erhöhung der jeweiligen Tantiemen um 10 % je 1 % Übererfüllung auf jeweils 25 % der Tantiemen begrenzt.

Auf 50 % der bei Zielerreichung vereinbarten Tantieme erhalten die Vorstandsmitglieder Abschlagszahlungen in monatlichen Teilbeträgen. Im Übrigen werden Tantiemezahlungen innerhalb eines Monats nach Feststellung des jeweiligen Jahresergebnisses durch den Aufsichtsrat fällig. Ein Teil der Tantiemezahlung erfolgt in Form von Aktien. Bei den Herren Dr. Bender und Mai berechnet sich der Aktienanteil aus jeweils 10 % des Grundgehalts und der Tantieme. Maßgebend bei der Berechnung ist der Schlusskurs der Aktie am Tag der Feststellung des jeweiligen Jahresergebnisses durch den Aufsichtsrat, die Auszahlung erfolgt am darauf folgenden Tag. Die Herren Dr. Schulte und Dr. Zieschang erhalten einen Aktienanteil von 30 % der innerhalb eines Monats nach Feststellung des jeweiligen Jahresergebnisses durch den Aufsichtsrat fällig werdenden Tantiemezahlungen; diese Aktien unterliegen zur Hälfte einer vertraglich festgelegten Sperrfrist von zwölf Monaten und mit der anderen Hälfte einer Sperrfrist von 24 Monaten nach Auszahlung. Die Sperrfristen enden mit Ablauf des Dienstvertrags, sofern dieser nicht verlängert wird. Maßgebend bei der Berechnung ist der Schlusskurs der Aktie am Tag der Feststellung des jeweiligen Jahresergebnisses.

Neben der Tantieme werden zusätzlich Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des Aktienoptionsplans (MSOP, vergleiche die Ausführungen in Tz. 37) 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 %. Wird kein Witwengeld gezahlt, erhalten die Kinder je 20 % des Ruhegehalts.

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 Fixgehalts (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 Vorstandsmitglieds 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. Schölch 93,33 % ihres Fixgehalts. Zum 31. Dezember 2007 beträgt der prozentuale Anspruch auf Ruhegehalt bei Herrn Dr. Bender und Herrn Prof. Schölch 75 % der oben angegebenen prozentualen Bemessungsgrundlage.

Herr Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2007 einen prozentualen Anspruch von 45,0 % der vertraglich ver-

einbarten Bemessungsgrundlage in Höhe von 95,45 % seines Fixgehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Mai zum 31. Dezember 2007 beträgt 47 % seiner vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, das heißt, 80,43 % des Fixgehalts. Herr Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2007 einen prozentualen Anspruch von 30 % seines Fixgehalts. Für den Fall der Dienstunfähigkeit beträgt der Versorgungssatz für Herrn Dr. Schulte, Herrn Dr. Zieschang und Herrn Mai mindestens 55 % des jeweiligen Fixgehalts 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 Vorstandsmitglieds 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 für 2007 angerechnet.

Vergütung des Vorstands 2007

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 2007	Tantieme Rückstellungsveränderung	Insgesamt
Dr. Wilhelm Bender, Vorsitzender	350,0	21,6	474,0	0,9	846,5
Dr. Stefan Schulte, stellvertretender Vorsitzender (ab 1. April 2007)	322,5	15,5	447,5	1,2	786,7
Herbert Mai	230,0	24,4	311,0	0,2	565,6
Dr. Matthias Zieschang (ab 1. April 2007)	206,3	22,6	258,0	–	486,9
	1.108,8	84,1	1.490,5	2,3	2.685,7
Prof. Manfred Schölch, stellvertretender Vorsitzender (bis 31. März 2007)	75,0	138,0 ¹	102,0	1,2	316,2
Insgesamt	1.183,8	222,1	1.592,5	3,5	3.001,9

¹ Unter Sach- und sonstige Bezüge werden 2007 zusätzliche Zahlungen an Herrn Prof. Schölch zum Ausgleich der vorzeitigen, einvernehmlichen Beendigung seines Dienstvertrags sowie verschiedener Tätigkeiten für Fraport im Zeitraum 1. April bis 30. Juni 2007 ausgewiesen

Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2007 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2007. Über die endgültige Höhe der Tantieme 2007 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2008.

Die dem Vorstand darüber hinaus gewährten Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung entfallen auf die folgenden Vorstandsmitglieder:

MSOP

	MSOP 2005 1. Tranche (2005) Stück	MSOP 2005 2. Tranche (2006) Stück	MSOP 2005 3. Tranche (2007) Stück	Bestand Gesamt Stück	Aufwand in 2007 in Tsd € ¹
Dr. Wilhelm Bender, Vorsitzender	20.000	20.000	20.000	60.000	282,1
Dr. Stefan Schulte, stellvertretender Vorsitzender	15.000	15.000	17.000	47.000	220,3
Herbert Mai	15.000	15.000	15.000	45.000	211,6
Dr. Matthias Zieschang	–	–	15.000	15.000	65,1
Insgesamt	50.000	50.000	67.000	167.000	779,1

¹ Der Aufwand resultiert aus den Aktienoptionen, die nach IFRS 2 aufwandswirksam erfasst wurden. Hierbei handelt es sich um die 1., 2. und 3. Tranche aus dem MSOP 2005

Pensionsverpflichtungen

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von 20.906,5 Tsd €. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen sind insgesamt 12.752,4 Tsd € zurückgestellt. Die laufenden Pensionen betragen in 2007 1.258,9 Tsd €.

Bei den Pensionsrückstellungen des Vorstands kam es durch den starken Anstieg des Rechnungszinses von 4,4 % im Vorjahr auf aktuell 5,5 % sowohl zu Auflösungen als auch zu Zuführungen, abhängig von der Laufzeit und den bisherigen Zuführungen. Für die Mitglieder des Vorstands wurden im Geschäftsjahr 2007 folgende Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen vorgenommen:

Dr. Stefan Schulte 155,6 Tsd €, Herbert Mai 7,9 Tsd €, Dr. Matthias Zieschang 107,3 Tsd €. Auflösungen wurden bei Dr. Wilhelm Bender in Höhe von 140,6 Tsd € sowie bei Prof. Manfred Schölch in Höhe von 524,8 Tsd € vorgenommen. Die Auflösung bei Prof. Manfred Schölch resultiert jedoch im Wesentlichen von dem Renteneintritt.

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 2007 erhielten die Vorstände 5.049 Aktien als Vergütungsbestandteil, deren Wert im Folgenden dargestellt wird: Dr. Bender 82.373,76 €, Prof. Schölch 70.606,08 €, Herr Mai 51.483,60 € und Dr. Schulte 70.606,08 €. Die genannten Summen sind in der Vergütungstabelle auf der Seite 124 bereits enthalten. Im Jahr 2007 erfolgte keine Ausübung von Aktienoptionen, da alle meldepflichtigen Personen ihre Optionen bereits im Jahr 2006 restlos ausgeübt hatten. Durch Aktienverkäufe in 2007 erlöste Prof. Schölch 69.336,00 € (1.296 Aktien zum durchschnittlichen Kurs von 53,50 €).

Der Gesamtbesitz aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder liegt unterhalb 1 % der von Fraport insgesamt ausgegebenen Aktien.

Anregungen des Deutschen Corporate Governance-Kodex

Von den im Deutschen Corporate Governance-Kodex (DCGK) aufgeführten **Anregungen** erfüllt Fraport vier nicht:

- Die Gesellschaft sollte den Aktionären die Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (zum Beispiel Internet) ermöglichen (Ziff. 2.3.4 DCGK).

Insbesondere aus Sicherheitsgründen hat Fraport 2007 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 2007 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.

- 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 gängige Praxis für beruflich erfahrene Personen 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.

Vor dem Hintergrund, dass im Zeitraum nach der Neufassung des Deutschen Corporate Governance-Kodex ein Abschluss von Vorstandsverträgen nicht anstand, wurde vorerst darauf verzichtet, die **Empfehlungen** im Zusammenhang mit der Einführung eines Abfindungs-Caps zur Begrenzung der Zahlungen an Vorstandsmitglieder für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit beziehungsweise eines Kontrollwechsels in den Fraport-Kodex aufzunehmen (Ziff. 4.2.3. Abs. 4 und 5 DCGK).

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

Dr. Clemens Börsig

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Bank AG

Dr. Werner Brandt

Mitglied des Vorstands
SAP AG

Dr. Reiner Maria Gohlke

Mitglied des Gesellschafterausschusses der
Bitburger Getränke-Verwaltungs GmbH

Klaus Herms

Chief Executive Officer
Kühne + Nagel International AG

Dieter Kaden

Vorsitzender der Geschäftsführung
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Hemjö Klein

Live Holding AG

Dr. Peter E. Kruse

Sonderbeauftragter
Deutsche Post AG

Stefan Lauer

Mitglied des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG

Dr. Bernd Malmström

Berater
Deutsche Bahn AG

Dr. Günther Merl

Vorsitzender des Vorstands
Landesbank Hessen-Thüringen

Friedrich von Metzler

Bankhaus B. Metzler seel. Sohn & Co. KGaA

Prof. Dr. h. c. Klaus-Peter Müller

Sprecher des Vorstands
Commerzbank AG

Ralf Nagel

Senator für Wirtschaft und Häfen
Senator für Justiz und Verfassung
Bürgerschaft des Landes Hansestadt Bremen

Dr. Lutz Raettig

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Morgan Stanley Bank AG

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Mitglied des Vorstands
Deutsche Bahn AG

Hans W. Reich

Prof. Dr. h. c. mult. Nikolaus Schweickart

Vorsitzender
ALTANA Kulturstiftung gGmbH

Holger Steltzner

Herausgeber
Frankfurter Allgemeine Zeitung

Dr. Bernd Thiemann

Partner
Drueker & Co. GmbH

Ernst Welteke

Bundesbankpräsident a. D.,
ehem. Aufsichtsratsvorsitzender der
Flughafen Frankfurt/Main AG

Ständiger Gast:

Karlheinz Weimar

Hessischer Minister der Finanzen
Aufsichtsratsvorsitzender der Fraport AG

Siebenjahresübersicht

in Mio €	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Umsatzerlöse	1.580,6	1.803,6	1.834,3	1.998,1	2.089,8	2.143,9	2.329,0	
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,7	-0,8	-0,1	0,0	0,1	0,0	0,5	
Andere aktivierte Eigenleistungen	18,4	19,2	18,0	21,8	20,6	23,1	24,6	
Sonstige betriebliche Erträge	92,5	29,8	35,5	23,8	31,2	83,3	71,7	
Gesamtleistung	1.692,2	1.851,8	1.887,7	2.043,7	2.141,7	2.250,3	2.425,8	
Materialaufwand	-281,7	-275,3	-284,4	-316,2	-333,6	-353,3	-461,4	
Personalaufwand	-689,2	-860,1	-933,9	-974,5	-1.032,5	-1.076,9	-1.143,3	
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-196,3	-219,4	-213,2	-243,4	-233,1	-241,7	-240,6	
Außerplanmäßige Abschreibung auf Manila-Projekt (EBITDA wirksam)	-	-241,7	-	-	-	-	-	
EBITDA	525,0	255,3	456,2	509,6	542,5	578,4	580,5	
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-209,3	-214,1	-258,1	-235,1	-235,9	-248,0	-245,1	
EBIT/Betriebliches Ergebnis	315,7	41,2	198,1	274,5	306,6	330,4	335,4	
Zinsergebnis	-72,9	-34,0	-31,4	-23,1	-23,1	-25,9	-46,5	
Ergebnis at equity	-25,8	-17,0	0,6	1,8	8,2	5,6	2,5	
Erträge aus Beteiligungen	15,1	4,3	30,9	13,7	6,3	6,8	5,3	
Wertminderungen auf Finanzanlagen	-3,6	-3,8	0,0	-5,9	-1,3	-0,4	0,0	
Außerplanmäßige Abschreibung auf Manila-Projekt	-59,1	-47,8	0,0	-	-	-	-	
Sonstiges Finanzergebnis	-7,1	16,2	10,5	-2,5	-11,3	23,7	0,9	
Finanzergebnis	-153,4	-82,1	10,6	-16,0	-21,2	9,8	-37,8	
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	162,3	-40,9	208,7	258,5	285,4	340,2	297,6	
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-60,7	-79,4	-93,3	-120,9	-123,9	-111,3	-83,9	
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	101,6	-120,3	115,4	137,6	161,5	228,9	213,7	
Minderheitsgesellschaftern zurechenbares Jahresergebnis	0,5	0,5	0,2	1,2	0,3	-0,4	5,0	
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Jahresergebnis	101,1	-120,8	115,2	136,4	161,2	229,3	208,7	
Ergebnis je 10-€-Akte unverwässert	1,28	-1,34	1,28	1,51	1,78	2,51	2,28	
Ergebnis je 10-€-Akte verwässert	-	-1,33	1,26	1,48	1,75	2,48	2,26	
Kennzahlen								
EBITDA-Marge	%	33,2	14,2	24,9	25,5	26,0	27,0	24,9
EBIT-Marge	%	20,0	2,3	10,8	13,7	14,7	15,4	14,4
Umsatzrendite	%	10,3	-2,3	11,4	12,9	13,7	15,9	12,8
ROCE-Kapitalrendite	%	11,2	1,9	9,4	13,9	13,5	13,5	11,4
Fraport-Assets	Mio €	2.612,1	2.800,4	2.841,5	2.842,8	2.848,3	2.802,9	3.073,8
ROFRA	%	12,1	1,5	7,0	9,7	10,8	11,8	10,9
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		15.526	21.395	23.353	24.182	25.781	28.246	30.437

Bilanzkennzahlen		Stand 31.12.2001	Stand 31.12.2002	Stand 31.12.2003	Stand 31.12.2004	Stand 31.12.2005	Stand 31.12.2006	Stand 31.12.2007
Netto-Finanzschulden	Mio €	895,4	324,6	227,2	-5,7	188,3	211,5	547,1
Capital Employed	Mio €	2.827,7	2.139,5	2.117,8	1.967,9	2.264,1	2.452,4	2.935,1
Gearing	%	46,4	18,0	12,1	-0,3	9,1	9,5	23,2
Verschuldungsgrad	%	24,4	9,0	6,2	-0,2	4,8	4,9	9,6
Dynamischer Verschuldungsgrad	%	245,5	82,1	50,8	-1,1	38,1	43,6	114,3
Working Capital	Mio €	160,6	631,7	697,7	699,2	574,4	568,2	217,1

in Mio €	Stand* 31.12.2001	Stand* 31.12.2002	Stand* 31.12.2003	Stand 31.12.2004	Stand 31.12.2005	Stand 31.12.2006	Stand 31.12.2007
Geschäfts- oder Firmenwert	45,2	161,0	139,0	116,8	108,3	97,1	22,7
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	54,6	64,1	59,3	52,5	50,2	39,1	43,9
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	–	–	–	–	–	3,2	570,3
Sachanlagen	2.435,1	2.403,9	2.376,8	2.381,5	2.587,3	2.729,2	3.569,3
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	0,0	0,0	0,0	0,0	37,4	66,9	10,1
Beteiligungen at equity	126,1	37,3	45,9	46,9	53,6	56,2	37,1
Andere Finanzanlagen	561,8	32,3	23,6	52,6	209,5	302,1	252,2
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	66,0	71,0	114,7	75,2	33,2	36,8	58,5
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	–	32,2	33,5
Latente Steueransprüche	6,2	8,5	14,5	13,4	19,3	16,4	7,2
Langfristige Vermögenswerte	3.295,0	2.778,1	2.773,8	2.738,9	3.098,8	3.379,2	4.604,8
Vorräte	11,9	13,1	17,1	12,1	14,4	32,9	38,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	141,3	195,9	181,3	168,6	190,0	185,5	154,6
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	149,1	48,5	53,4	64,2	71,5	62,3	76,6
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	–	2,0	13,2
Zahlungsmittel	74,7	585,1	610,8	666,4	574,2	632,5	651,3
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	–	–	–	–	2,7	0,1	165,6
Kurzfristige Vermögenswerte	377,0	842,6	862,6	911,3	852,8	915,3	1.099,9
Gezeichnetes Kapital	900,9	900,6	902,2	905,1	910,7	913,7	914,6
Kapitalrücklage	662,4	532,0	533,2	537,6	550,5	558,8	565,2
Gewinnrücklagen	365,0	370,8	445,0	520,1	599,2	746,3	875,2
Konzern-Bilanzgewinn	36,0	0,0	39,7	68,0	82,1	105,2	105,3
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	1.964,3	1.803,4	1.920,1	2.030,8	2.142,5	2.324,0	2.460,3
Minderheitsanteile am Eigenkapital	4,0	11,5	10,2	10,8	15,4	22,1	33,0
Eigenkapital	1.968,3	1.814,9	1.930,3	2.041,6	2.157,9	2.346,1	2.493,3
Finanzschulden	671,8	665,4	591,4	574,1	622,4	718,8	830,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	–	–	–	–	–	365,6
Sonstige Verbindlichkeiten	97,6	101,5	101,4	104,3	115,4	106,1	451,7
Latente Steuerverpflichtungen	135,0	158,5	147,5	129,8	112,2	127,6	89,6
Pensionsverpflichtungen	17,4	20,3	22,0	25,5	21,4	20,6	19,4
Ertragsteuerrückstellungen	118,7	72,6	136,7	151,7	167,0	166,2	163,0
Sonstige Rückstellungen	41,3	46,0	136,2	95,3	112,1	101,4	136,2
Langfristige Schulden	1.081,8	1.064,3	1.135,2	1.080,7	1.150,5	1.240,7	2.056,1
Finanzschulden	298,3	244,3	246,6	86,6	140,1	125,2	367,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	99,0	94,8	79,0	100,4	173,3	229,0	441,5
Sonstige Verbindlichkeiten	117,4	116,1	85,9	111,7	105,1	118,1	75,7
Ertragsteuerrückstellungen	0,0	14,1	36,8	43,5	18,5	16,4	14,2
Sonstige Rückstellungen	107,2	272,2	122,6	185,7	206,2	218,8	185,3
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	–	–	–	–	0,2	70,8
Kurzfristige Schulden	621,9	741,5	570,9	527,9	643,2	707,7	1.155,3
Bilanzsumme	3.672,0	3.620,7	3.636,4	3.650,2	3.951,6	4.294,5	5.704,7
Veränderung gegenüber Vorjahr							
Langfristige Vermögenswerte	–28,4	–15,7	–0,2	–1,3	13,1	9,0	36,3
Eigenkapital ohne ausgeschüttete Dividende und Minderheitsanteile	–18,1	–6,5	4,3	4,4	5,0	7,7	6,1
Anteil an der Bilanzsumme							
Langfristige Vermögenswerte	89,7	76,7	76,3	75,0	78,4	78,7	80,7
Eigenkapitalquote	52,5	49,8	51,7	53,8	52,1	51,7	41,3

* 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

Glossar

Luftverkehrsspezifische Begriffe

ACI

Abkürzung für Airports Council International, die Weltorganisation und Interessenvertretung der Flughäfen

ADV

Abkürzung für Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen

Aviation

Segment des Fraport-Konzerns, das Segment Aviation ist verantwortlich für den Flug- und Terminalbetrieb sowie für die Flughafen- und Luftsicherheit

Cargo

Sammelbegriff für Luftfracht und Luftpost

Domestic Terminal

Terminal für Inlandsflüge

External Activities

Segment des Fraport-Konzerns, in dem Segment External Activities sind alle Beteiligungen zusammengefasst, die nicht an den Standort Frankfurt gebunden sind

Flugbewegung

Start oder Landung eines Flugzeugs

Flughafen-Entgelte

Regulierte Entgelte des Segments Aviation (Passagier-, Abstell-, Start- und Landeentgelte)

Ground Handling

Segment des Fraport-Konzerns, das Segment Ground Handling umfasst alle Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Abfertigung von Flugzeugen, Passagieren und Fracht

Hub

Bezeichnet einen Flughafen, der Fernverkehr mit einem System von Zubringerflügen koordiniert, auch: Verkehrsdrehscheibe

IATA

Abkürzung für International Air Transport Association, ist der Weltverband der Fluggesellschaften

Intermodalität

Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger wie zum Beispiel Luft- und Schienenverkehr

MTOW

Abkürzung für Maximum Take-off Weight – Höchststartgewicht für Luftfahrzeuge, maßgebliche Bestimmungsgröße für die Höhe der Start- und Landeentgelte

PAX

Abkürzung für Passagier

Retail & Properties

Segment des Fraport-Konzerns, das Segment Retail & Properties umfasst im Wesentlichen die Vermietung von Läden und Büros, sowie das Parkraum- und Immobilienmanagement

Star Alliance

Strategisches Bündnis von Fluggesellschaften, darunter auch die Deutsche Lufthansa

Betriebswirtschaftliche Begriffe

BIP

Abkürzung für Bruttoinlandsprodukt

FTSE4Good-Index

Nachhaltigkeitsindex der Financial Times und der London Stock Exchange, vergleiche auch Dow Jones Sustainability-Index

IFRS

Abkürzung für International Financial Reporting Standards – Rechnungslegung nach internationalen Normen

Dow Jones Sustainability-Index

Nachhaltigkeitsindex, des Dow Jones-Indexes, STOXX Limited und SAM (Sustainable Asset Management), vergleiche auch FTSE4Good-Index

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

Anlagenintensität

Langfristige Vermögenswerte/Bilanzsumme

At equity

Bewertungsmethode für Beteiligungen, die nicht im Fraport-Konzern konsolidiert sind

Capital Employed

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

Cash flow

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit, dient als Messzahl für die Refinanzierungsfähigkeit eines Unternehmens aus eigenen Mitteln

Dynamischer Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden/Cash flow

Eigenkapitalquote

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

Eigenkapitalrentabilität

Konzern-Jahresüberschuss/Eigenkapital; Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende und Minderheitsanteile

Dividendenrendite

Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs der Aktie

Free cash flow

Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit – Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte – Auszahlungen in Sachanlagen – Auszahlungen für Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte – Auszahlungen für Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“

EBIT

Abkürzung für Earnings before Interest and Taxes – Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern

EBIT-Marge

EBIT/Umsatzerlöse

EBITDA

Abkürzung für Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization – Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

EBITDA-Marge

EBITDA/Umsatzerlöse

EBT

Abkürzung für Earnings before Tax – Betriebsergebnis vor Steuern

Fraport-Assets

Betriebsnotwendiges Kapital des Fraport-Konzerns, siehe Kapitel „Wertmanagement“

Gearing

Netto-Finanzschulden/Eigenkapital; Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende und Minderheitsanteile, Messzahl zur Ermittlung des Verschuldungsgrads

Investitionsquote

Investitionen/Umsatzerlöse

Jahres-Performance der Aktie

Prozentuale Steigerung der Gesamtrendite im Berichtszeitraum, (Jahresschlusskurs der Aktie + Dividende je Aktie)/Vorjahresschlusskurs

Kurs-Gewinn-Verhältnis

Jahresschlusskurs der Aktie/Ergebnis je Aktie

Marktkapitalisierung

Jahresschlusskurs der Aktie multipliziert mit der Anzahl der Aktien

Netto-Finanzschulden

Langfristige Finanzschulden + kurzfristige Finanzschulden – Zahlungsmittelbestand

ROCE

Abkürzung für Return on Capital Employed, EBIT/Capital Employed

ROFRA

Abkürzung für Return on Fraport-Assets, EBIT/Fraport-Assets

Umsatzrendite

EBT/Umsatzerlöse

Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme

Working Capital

Kurzfristige Vermögenswerte – Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistungen – sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten

Finanzkalender

Bilanzpressekonferenz/Publikation der vorläufigen Zahlen 2007
 Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2007
 Zwischenbericht zum 31. März 2008
 Hauptversammlung
 Zwischenbericht zum 30. Juni 2008
 Zwischenbericht zum 30. September 2008

Montag, 3. März 2008
Donnerstag, 20. März 2008
Donnerstag, 8. Mai 2008
Mittwoch, 28. Mai 2008
Donnerstag, 7. August 2008
Donnerstag, 6. November 2008

Verkehrskalender

Monat	
Januar 2008	Mittwoch, 13. Februar 2008
Februar 2008	Donnerstag, 13. März 2008
März 2008/Q1 2008	Freitag, 11. April 2008
April 2008	Donnerstag, 15. Mai 2008
Mai 2008	Donnerstag, 12. Juni 2008
Juni 2008/H1 2008	Freitag, 11. Juli 2008
Juli 2008	Mittwoch, 13. August 2008
August 2008	Donnerstag, 11. September 2008
September 2008/9M 2008	Dienstag, 14. Oktober 2008
Oktober 2008	Donnerstag, 13. November 2008
November 2008	Donnerstag, 11. Dezember 2008
Dezember 2008	Donnerstag, 15. Januar 2009

Impressum

Herausgeber

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland

Telefon: 01805 372 4636
oder 01805 FRAINFO
Vom Ausland: +49 69 690-0
Internet: www.fraport.de

Investor Relations

Telefon: +49 (0) 69 690 748 42
Telefax: +49 (0) 69 690 748 43
Internet: www.meet-ir.com
E-Mail: investor.relations@fraport.de

Konzeptunterstützung und Layout

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

Fotografie

Stefan Rebscher, Fraport AG – Titelbild
Martin Joppen, Frankfurt – Vorstandsbilder
Andreas Meinhardt, Fraport AG – Frankfurt,
Frankfurt-Hahn
markayönetim, Antalya – Antalya
Lokale Anbieter in Varna, Delhi, Hannover,
Kairo, Lima

Druck

DieAgentur für Druck GmbH, Neustadt/Weinstraße

Veröffentlichungstermin

20. März 2008

