

Geschäftsbericht 2003

Substanz und Potenzial



Inhalt

1	Profil
2	Brief des Vorstands
6	Vorstand
9	Fraport-Aktie
11	Corporate Governance
13	Human Resources
17	Sanierung Nordbahn
21	Sicherheit
25	Umweltmanagement
28	Strategie
	Interview mit Dr. Wilhelm Bender
33	Finanzbericht
34	Konzern-Lagebericht
36	Geschäftsstrategie
38	Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs
41	Geschäftsentwicklung
54	Abhängigkeitsbericht
54	Corporate Governance Kodex
55	Risikomanagement
60	Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
60	Ausblick
62	Konzern-Abschluss der Fraport AG
62	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
63	Konzern-Bilanz
64	Konzern-Kapitalflussrechnung
65	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
66	Konzern-Anhang
68	Segmentberichterstattung
110	Anteilsbesitz
114	Bestätigungsvermerk des Konzern-Abschlussprüfers
115	Bericht des Aufsichtsrats
119	Beraterkreis
120	Sechs-Jahres-Übersicht
124	Glossar
U3	Chronik
U3	Finanzkalender

Konzern-Kennzahlen der Fraport AG

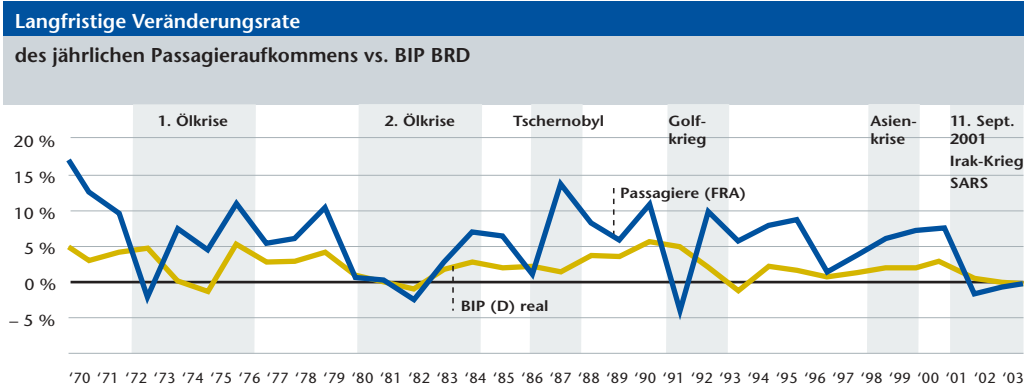
Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt Main				
	2000	2001	2002	2003
Passagiere (Mio.)	49,4	48,6	48,5	48,4
Cargo (Tsd. t)	1.710,1	1.613,3	1.631,5	1.650,6
Flugzeugbewegungen (Tsd.) ¹	458,7	456,5	458,4	458,9
Höchststartgewichte (Tsd. t)	25.370,4	25.564,5	24.926,9	25.398,9
Sitzladefaktor (in %)	69,8	68,2	69,8	69,4

¹ Ohne Militärlüge.

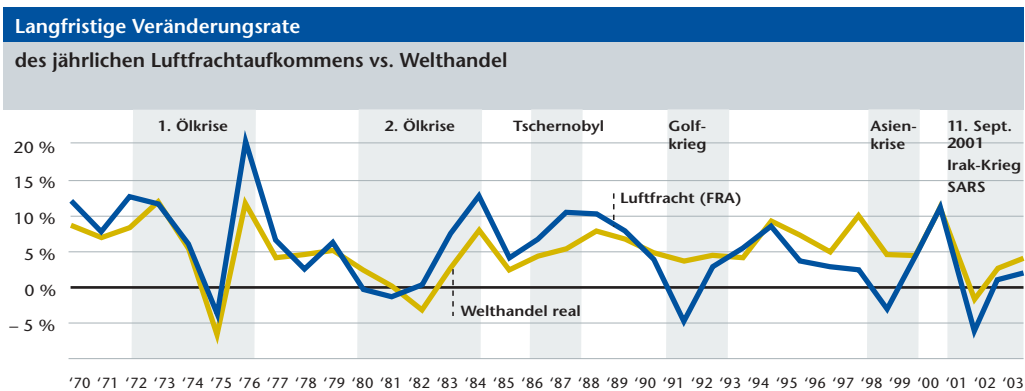
Umsatz und Ergebnis				
in € Mio.	2000	2001	2002	2003
Umsatz	1.536,2	1.580,6	1.803,6	1.834,3
Gesamtleistung	1.620,8	1.713,8	1.902,2	1.909,3
EBITDA	533,5	507,2	241,9	503,4
EBIT	329,9	235,2	- 4,9	245,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	265,9	170,2	- 35,1	215,1
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	129,0	101,1	- 120,8	115,2

Rentabilitätskennzahlen				
in %	2000	2001	2002	2003
Umsatzrendite	16,6	10,3	- 2,2	11,4
EBITDA-Marge	34,7	32,1	13,4	27,4
EBIT-Marge	21,5	14,9	- 0,3	13,4
ROCE-Kapitalrendite	15,3	8,3	- 0,2	11,6
Eigenkapitalquote	31,0	52,5	49,8	51,7

Mitarbeiter				
	2000	2001	2002	2003
Anzahl der Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	14.271	15.526	21.395	23.353



Quelle: Fraport AG, StaBuA.



Quelle: Fraport AG, WTO und OECD.

Wertschaffung. Leistungsstärke. Nachhaltigkeit.

Die Fraport AG gehört zu den weltweit führenden Airport-Betreibern. Als bedeutendster Flughafen Kontinentaleuropas bildet der Standort Frankfurt unser wichtigstes Kapital und die Basis unserer Kernkompetenz, des Managements komplexer Luftverkehrsdrehscheiben (Hubs). Wir überzeugen durch wettbewerbsfähige integrierte Dienstleistungen, die sich flexibel an den Wünschen unserer Kunden ausrichten, und stehen für Prozesseffizienz und Innovation. Flughäfen verstehen wir als Erlebniswelt und als intermodale Knotenpunkte, an denen es die Verkehrssysteme Luft, Schiene und Straße optimal zu verknüpfen gilt. Dabei organisieren wir Mobilität professionell und machen sie zum sicheren Erlebnis. Aus der Substanz von Fraport schaffen wir mit unserem Know-how nachhaltig Wert.



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

2003 war für die internationale Luftfahrtbranche ein bewegtes Jahr. Angesichts des Irakkriegs, der SARS-Epidemie und der weiterhin verhaltenen Weltkonjunktur mussten Fluggesellschaften und Tourismusindustrie teils herbe Rückschläge verkraften.

Vor diesem Hintergrund freut es uns natürlich, für das zurückliegende Geschäftsjahr zufrieden stellende Geschäftszahlen zu präsentieren. Insgesamt lag die wirtschaftliche Entwicklung des Fraport-Konzerns in dem von uns erwarteten Rahmen, vereinzelt sogar besser als prognostiziert. Zugleich haben wir bedeutende Fortschritte bei der Umsetzung unseres wichtigsten Zukunftsprojekts, der bedarfsgerechten Kapazitätserweiterung des Flughafens Frankfurt, erzielen können.

Der Umsatz des Fraport-Konzerns stieg 2003 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2002 um 1,7 % auf 1.834,3 Mio. Euro. Gemäß unserer Ergebnisprognose erzielten wir ein EBITDA in Höhe von 503,4 Mio. Euro. Damit übertrafen wir den um die Abschreibung unseres Terminalprojekts in Manila bereinigten Vorjahreswert sogar leicht. Neben der positiven Umsatzentwicklung waren für den Zuwachs im Wesentlichen höhere Ergebnisbeiträge aus unseren Beteiligungen maßgeblich. Wir erzielten einen Konzern-Jahresüberschuss in Höhe von 115,2 Mio. Euro.

In einem schwierigen Jahr wie 2003 stellt diese stabile Geschäftsentwicklung abermals die Robustheit und strategische Konsistenz unseres Geschäftsmodells unter Beweis. Vor diesem Hintergrund schlagen Vorstand und Aufsichtsrat auf der bevorstehenden Hauptversammlung die Ausschüttung einer Dividende von 0,44 Euro je Aktie durch die Fraport AG vor.

Der Kurs der Fraport-Aktie hat sich seit Beginn des Jahres 2003 deutlich erholt. Während andere Airport-, Aviation- und Touristikwerte wegen des volatilen Geschäftsverlaufs teils unter erheblichem Druck standen, gewann unsere Aktie im Jahresverlauf 34,1 %.

Die Verkehrszahlen zeigten in 2003 trotz der eingangs geschilderten weltpolitischen und ökonomischen Faktoren ein grundsätzlich positives Bild. Konzernweit konnten wir mit rund 70,6 Mio. Passagieren 1,9 % mehr als im Vorjahr begrüßen. Unseren Heimatstandort Frankfurt nutzten mit 48,4 Mio. nur 0,2 % weniger Passagiere; das Verkehrsaufkommen stieg gerade in den letzten Monaten des Jahres erfreulich stark.

Auch im schwierigen Jahr 2003 ist es uns gelungen, notwendige Kapazitätsanpassungen flexibel und ohne betriebsbedingte Kündigungen zu steuern. Fraport beschäftigte mit 23.353 Mitarbeitern 9,2 % mehr als im Vorjahr. Ein bedeutender Anteil dieses Zuwachses entfiel auf unser auf Sicherheitsdienstleistungen spezialisiertes Tochterunternehmen ICTS Europe Holdings B.V., dessen Geschäft sich wiederum erfreulich entwickelte. Im Rahmen unserer Ausbildungsplatzinitiative haben wir 2003 die Anzahl der Ausbildungsplätze bei Fraport um 10 % erhöht. Für diesen Schritt, der in Zeiten eines allgemeinen Ausbildungsplatzmangels ein positives Zeichen setzt, hat uns die Bundesregierung ausdrücklich gelobt.

Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung unseres wichtigsten Konzern-Standorts Frankfurt haben wir im zurückliegenden Jahr wesentliche Fortschritte erreicht. Bereits im Januar 2003 wurde das Planfeststellungsverfahren für den Bau einer Werft zur Wartung der ab 2007 im Einsatz befindlichen Großraumflugzeuge vom Typ Airbus A380 beantragt. Im September haben wir dann die Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren zur geplanten Kapazitätserweiterung des Frankfurter Flughafens beim Regierungspräsidium Darmstadt eingereicht.

Die Bedeutung dieses Meilensteins für die Zukunft des Flughafen-Standorts Frankfurt und der Rhein-Main-Region kann gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Mit dem Bau der neuen Landebahn nordwestlich des Flughafen-Geländes sowie des dritten Passagierterminals auf dem bisherigen US-Air-Base-Gelände im Süden sichern wir langfristig die Wettbewerbsfähigkeit von Frankfurt als führender Luftverkehrsdrehscheibe auf dem europäischen Kontinent.

Mit 3,4 Mrd. Euro Investitionsvolumen ist der Ausbau das derzeit größte privat finanzierte Investitionsvorhaben in Deutschland. Durch ihn entstehen – Gutachten führender Institute zufolge – einschließlich katalytischer Beschäftigungseffekte insgesamt etwa 100.000 neue Arbeitsplätze, wovon 80.000 allein der Rhein-Main-Region zugute kommen. Es besteht kein Zweifel daran, dass die Job-Maschine Flughafen Frankfurt damit auch in Zukunft einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland leisten wird.

Wir benötigen die neue Landebahn dringend. Auch in den zurückliegenden, relativ nachfrageschwachen Jahren konnten wir nicht alle Slot-Wünsche erfüllen. Deshalb bemühen wir uns weiter intensiv, trotz drohender Verzögerungen im Genehmigungsverfahren den ehrgeizigen Zeitplan für Bau und Inbetriebnahme der geplanten neuen Landebahn im Nordwesten des Flughafens einzuhalten. Wir können den von uns ins Auge gefassten Zeithorizont schaffen – dazu bedarf es allerdings einer gemeinsamen Anstrengung von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Das zentrale Luftverkehrsdrehkreuz in Deutschland muss trotz der kompliziertesten Verfahrensabläufe der Welt in einem vernünftigen, seine internationale Wettbewerbsfähigkeit sichernden Zeitrahmen ausgebaut werden. Die Realisierung des neuen Terminals 3 wird sich am Kapazitätsbedarf orientieren und in mehreren Abschnitten umgesetzt, nachdem die Übergabe des heutigen US-Air-Base-Geländes an Fraport abgeschlossen ist.

Auch 2003 haben wir unsere Beteiligungen und Projekte konsequent weiterentwickelt. So verlief beispielsweise die Entwicklung unseres Standorts Frankfurt-Hahn, der im immer bedeutsameren Low-Cost-Geschäft schon heute einer der führenden Flughäfen Deutschlands ist, erneut sehr erfreulich: Mit 2,4 Mio. Passagieren wurde das Ergebnis des Vorjahrs um 67,3 % übertroffen. Mit der von Marktbeobachtern erwarteten weiterhin steigenden Attraktivität des Low-Cost-Segments ist Frankfurt-Hahn auch in Zukunft auf Wachstum programmiert.

Nach dem Einbruch der Passagierzahlen infolge des Irak-Kriegs legte der Flughafen Antalya, dessen internationales Passagierterminal wir gemeinsam mit einem türkischen Partner betreiben, von Juli bis Dezember wieder zu: Die Touristendreh Scheibe an der türkischen Riviera zählte rund 9,7 Mio. Passagiere, dies bedeutet gegenüber 2002 ein Minus von 0,4 %. Der Flughafen in Lima, an dem wir eine Beteiligung von 42,75 % halten, erreichte mit etwa 4,5 Mio. Fluggästen einen Zuwachs von 5,1 %.

Mit der Shanghai Airport Group haben wir die zum Jahreswechsel 2002/2003 vereinbarte Kooperation durch die Unterzeichnung einer Absichtserklärung konkretisiert. Diese regelt die Modalitäten für die Gründung eines Jointventures, an dem sich beide Partner mit je 50 % beteiligen werden. Im Mittelpunkt der gemeinsamen Gesellschaft mit Sitz in Shanghai werden zunächst Airport Consulting und Personaltraining stehen. Weitere Kooperationsfelder werden geprüft.

Natürlich beobachten wir auch andere Zukunftsmärkte, auf denen wir uns mit unserer Managementkompetenz und unserem Know-how als Betreiber eines führenden internationalen Luftverkehrsdrehkreuzes engagieren können. In dieses Konzept passende Alternativen prüfen wir kontinuierlich.

Nachdem wir unser BOT-Projekt für ein neues internationales Passagierterminal am Ninoy Aquino International Airport in der philippinischen Hauptstadt Manila im Jahresabschluss 2002 vollumfänglich abgeschrieben haben, unternehmen wir weiterhin vielfältige Anstrengungen, um unsere legitimen Ansprüche auf Kompensation durchzusetzen.

Im September 2003 haben wir bei der Weltbank in Washington die Eröffnung eines Schiedsverfahrens beantragt. Diesem Antrag wurde Mitte Oktober stattgegeben und wir gehen von guten Erfolgsaussichten bei dem bevorstehenden Verfahren aus. Wir sind weiterhin zuversichtlich, die Rechtmäßigkeit unseres Anspruchs auf Kompensation eindeutig belegen zu können und eine für die Anteilseigner der Fraport AG befriedigende Abgeltung für den entstandenen Schaden durchzusetzen.

Auch im wirtschaftlich und weltpolitisch schwierigen Umfeld des Jahres 2003 haben unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hoch motiviert einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg der Fraport AG geleistet. Ihrer Flexibilität ist es zu verdanken, dass wir temporäre Verkehrsschwankungen infolge von Irak-Krieg und SARS-Krise ohne betriebsbedingte Kündigungen bewältigen konnten. Dafür möchte ich mich im Namen des Vorstands ausdrücklich bedanken.

Wir sind optimistisch in das neue Geschäftsjahr gestartet. Mit unserer seit Anfang 2004 neu strukturierten Organisation stellen wir mehr Transparenz und eine bessere Vergleichbarkeit unserer Leistungen sicher. Der Fraport-Konzern ist strategisch richtig aufgestellt und agiert bei hoher Arbeitsplatzsicherheit höchst flexibel. Wir haben die Kosten im Griff und steigern kontinuierlich die Effizienz.

Die Entwicklung des Weltluftverkehrs wird nach aller Erfahrung nur vorübergehend vom langfristigen Wachstumspfad abweichen – das lehrt uns der Blick in die Vergangenheit. So folgten in den vergangenen 20 Jahren auf kurzfristige, krisenbedingte Verkehrsrückgänge stets kräftige Erholungsphasen und der langfristige Wachstumstrend bei den Passagierzahlen blieb intakt. In den kommenden Jahren ist beträchtliches Wachstum im Luftverkehr aufzuholen. Davon wird der Fraport-Konzern deutlich profitieren.

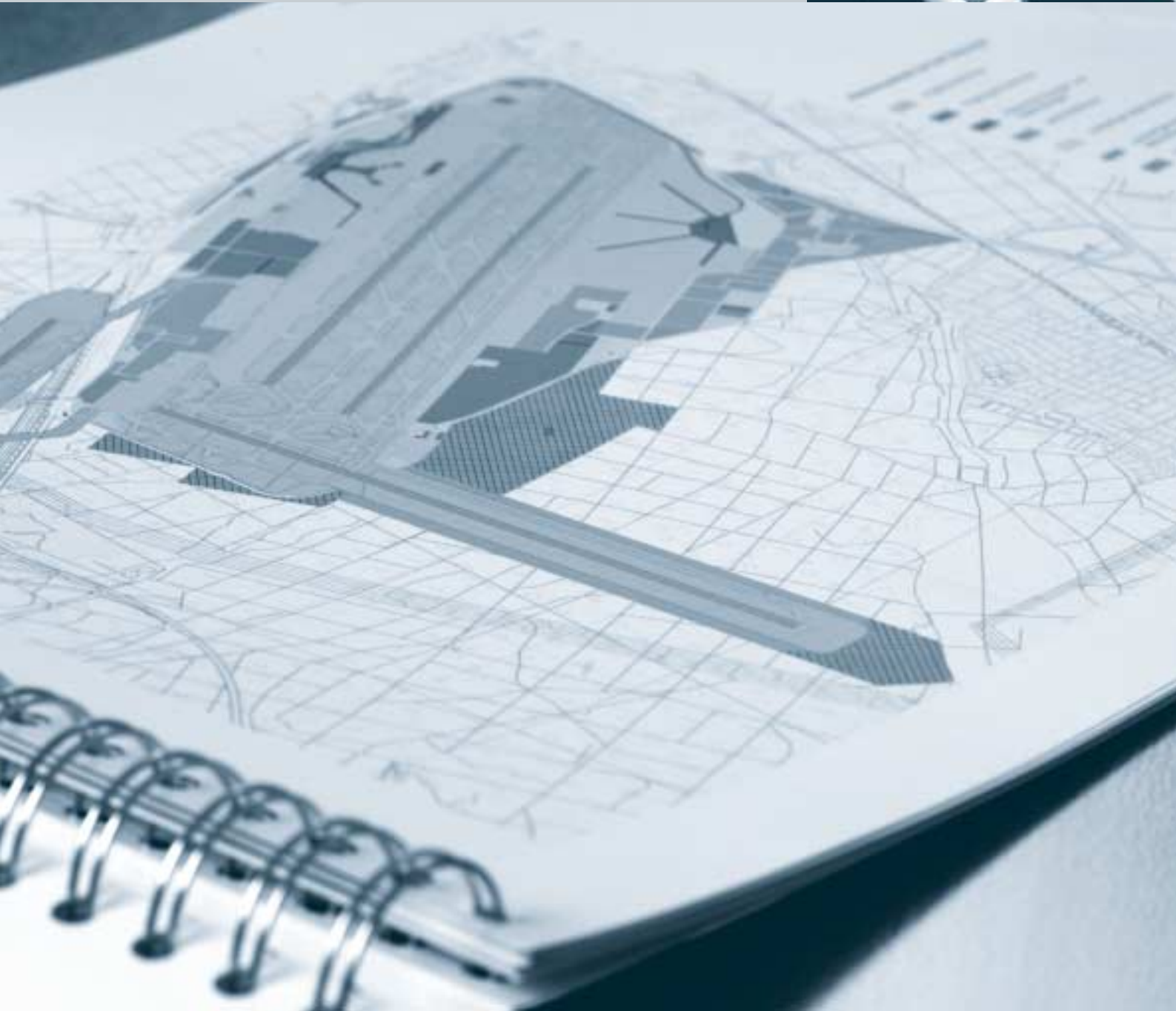
Mit freundlichen Grüßen



DR. WILHELM BENDER
Vorsitzender des Vorstands

Dr. Wilhelm Bender
Vorstandsvorsitzender

Kern der Leistungskraft von Fraport im internationalen Airport-Geschäft ist der Flughafen Frankfurt, die bedeutendste Luftverkehrsdrehscheibe Kontinentaleuropas. Nachhaltiges Wachstum realisieren wir durch seine konsequente Bewirtschaftung, die bedarfsgerechte Erweiterung seiner Kapazitäten und die gezielte Vermarktung unseres Know-hows weit über unseren Heimatstandort hinaus.



Prof. Manfred Schölch
Stellv. Vorstandsvorsitzender,
Vorstand Infrastruktur und
Rechtsangelegenheiten

Dr. Stefan Schulte
Vorstand Finanzen

Prof. Barbara Jakubeit
Vorstand Immobilienentwicklung

Herbert Mai
Vorstand Arbeitsdirektor



Dr. Wilhelm Bender

Vorstandsvorsitzender seit 1993.

Ressortverantwortung unter anderem für Unternehmensentwicklung,
Strukturorganisation, Gremien; Unternehmenskommunikation.

Prof. Manfred Schölch

Stellvertretender Vorstandsvorsitzender.

Mitglied des Vorstands seit 1986.

Verantwortlich für Infrastruktur; Ausbauprogramm Flughafen Frankfurt;
Rechtsangelegenheiten.

Dr. Stefan Schulte

Mitglied des Vorstands seit 2003.

Er leitet die Bereiche Controlling, Finanzen, Rechnungswesen;
Investor Relations; zentraler Einkauf und Bauvergabe; Informations-
und Kommunikationsdienstleistungen; Akquisitionen und Beteiligungen.

Prof. Barbara Jakubeit

Mitglied des Vorstands seit 2001.

Sie ist zuständig für Immobilienentwicklung.

Herbert Mai

Mitglied des Vorstands seit 2001.

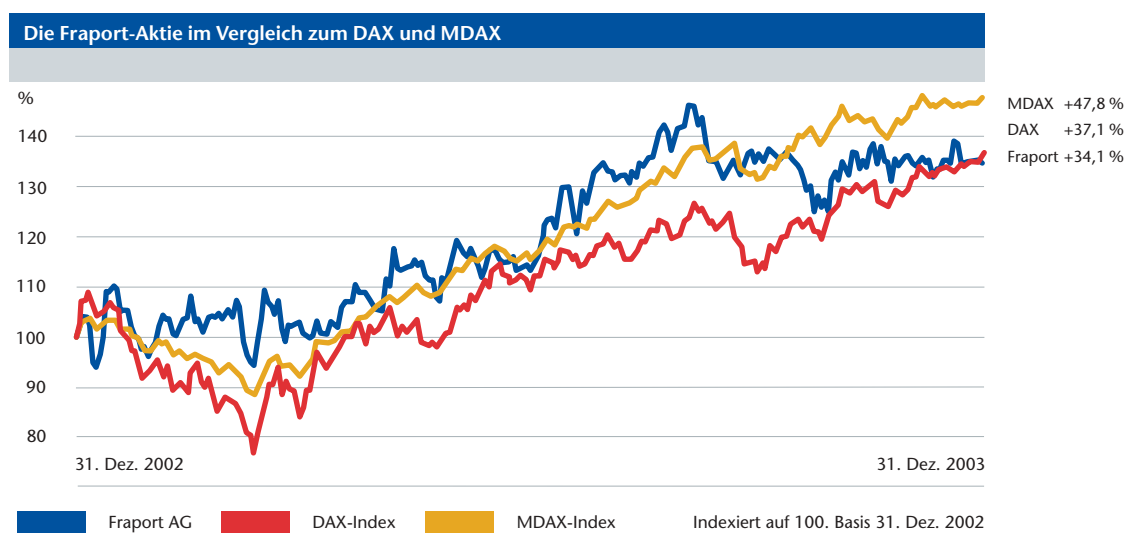
Er verantwortet das Ressort Personal.



Dauerhafte Werte schaffen

Aktie und Investor Relations

Nach 2002 war auch das Jahr 2003 für die internationale Luftverkehrsbranche ein Jahr der Konsolidierung. 2003 kehrten weltweit die wichtigsten Aktienmärkte nach drei Verlustjahren in Folge auf den Wachstumspfad zurück. Das Ende des Irak-Kriegs, die WHO-Entwarnung zur Lungenkrankheit SARS sowie erste Anzeichen für eine Konjunkturerholung ließen das Interesse der Investoren wieder aufleben. Sowohl der DAX (+37,1 %) als auch der MDAX (+47,8 %) legten dadurch 2003 im europäischen Vergleich überdurchschnittlich zu. Die Fraport-Aktie gewann im gleichen Zeitraum 34,1 % an Wert.



Im Berichtszeitraum lag der Höchstkurs der Fraport-Aktie am 4. September bei 24,89 Euro, der Tiefstkurs wurde mit 15,95 Euro am 8. Januar festgestellt. Der Schlusskurs der Fraport-Aktie am 30. Dezember betrug 22,80 Euro und die Marktkapitalisierung lag demzufolge am Jahresende bei 2.056,6 Mio. Euro; eine Steigerung des Börsenwerts um 524,9 Mio. Euro seit Jahresbeginn. Durchschnittlich wurden 2003 rund 62.700 Aktien je Börsentag gehandelt.

Investor Relations bei Fraport

Es ist unser Bestreben, mit umfassender, offener und zeitnaher Information größtmögliche Transparenz für den Kapitalmarkt zu schaffen.

Auch im Geschäftsjahr 2003 haben wir unseren intensiven Dialog mit Analysten und institutionellen sowie privaten Investoren fortgesetzt und vertieft. Der Vorstand präsentierte das Unternehmen auf der Hauptversammlung, der Bilanzpressekonferenz, Telefonkonferenzen, Börsenveranstaltungen und auf zahlreichen Roadshows im In- und Ausland. Erstmals lud der Vorstand auch zu einem Investor Day auf dem Flughafen Frankfurt ein.

Alle Telefonkonferenzen und Präsentationen werden live im Internet übertragen und anschließend zum Download bereitgestellt, sodass die aktuellsten Informationen allen Aktionärskreisen zugänglich sind.



Besonders erfreulich ist die hohe Akzeptanz von Fraport an den Finanzmärkten. Alle wichtigen deutschen und internationalen Privat- und Investmentbanken haben inzwischen die Coverage aufgenommen. Ende Dezember 2003 waren Researchanalysen von 26 Häusern verfügbar. 19 Analysten stufte die Fraport-Aktie als „Buy“ ein und sieben als „Hold“. Den Verkauf der Fraport-Aktie empfahl im Dezember 2003 kein einziger Analyst mehr.

Auch auf unserer Website (www.fraport.de) bieten wir unter „Investor Relations“ ein breites Informationsangebot. Dort finden Sie außer Informationen zur Aktie auch aktuelle Meldungen, Termine, Veranstaltungen, Informationen zur Hauptversammlung und Finanz- und Verkehrszahlen. Über das Download-Center können Sie die aktuellen Berichte bestellen oder herunterladen. Mit dem Online-Geschäftsbericht, Live-Internet-Übertragungen und der Verfügbarkeit aller Zahlen im Excel-Format gehen wir weit über den üblichen Standard hinaus. In einer Studie im Auftrag des Wirtschafts magazins „Capital“ erzielten die IR-Seiten von Fraport unter den 50 betrachteten MDAX-Unternehmen eines der besten Ergebnisse.

Um unser Zahlenwerk für professionelle Beobachter besser vergleichbar zu machen, haben wir als erstes Unternehmen in Deutschland einen Quartalsbericht im XBRL-Format zur Verfügung gestellt. Den Bericht zum 3. Quartal im XBRL-Format und die dazugehörige Taxonomie finden Sie im „Download-Center“ auf unseren IR-Seiten. XBRL steht für „eXtensible Business Reporting Language“ und ist eine frei verfügbare elektronische Sprache für die Erstellung, Veröffentlichung und Auswertung von Finanzberichten.

Die Termine für die Quartalsberichterstattung und Hauptversammlung können Sie dem Finanzkalender auf der hinteren Umschlagseite dieses Geschäftsberichts entnehmen.

Kennzahlen zur Fraport-Aktie		2003	2002
Grundkapital	(in € Mio.)	903,6	902,1
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	(je Aktie, in €)	10,00	10,00
Anzahl Aktien im Umlauf ¹	(in Mio. Stück)	90,2	90,1
Marktkapitalisierung ²	(in € Mio.)	2.057	1.531
Aktienumsatz (durchschnittlicher Tagesumsatz)	(in Stück)	62.697	67.432
Jahresendkurs	(in €)	22,80	17,00
Höchstkurs ³	(in €)	24,89	32,00
Tiefstkurs ⁴	(in €)	15,95	16,54
Ergebnis je Aktie ⁵ (unverwässert)	(in €)	1,28	-1,34
Kurs-Gewinn-Verhältnis ⁶		17,8	-
Dividende je Aktie	(in €)	0,44	-
Dividendensumme	(in € Mio.)	39,7	-
Dividendenrendite ⁶	(in %)	1,9	-

¹ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.

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

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

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

⁵ Bezogen auf den gewichteten Jahresdurchschnitt im Umlauf befindlicher Aktien.

⁶ Bezogen auf den Jahresendkurs.



Corporate Governance

Die Fortentwicklung des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) durch wichtige Beschlüsse der Cromme-Kommission im Mai 2003 hat dazu geführt, dass auch Fraport seine internen Regelwerke und Verfahren für Aufsichtsrat, Vorstand, Hauptversammlung, Rechnungslegung und -prüfung weiter optimiert hat.

Nur in wenigen Fällen ergaben sich daraus Änderungen und Ergänzungen der bisherigen Praxis. So werden zum Beispiel ab dem Geschäftsjahr 2003 die Vorstandsgehälter individualisiert ausgewiesen (Seite 104).

Für Fraport bilden deutsches Recht, insbesondere Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht, die Satzung, Geschäftsordnungen sowie der unternehmensspezifisch umgesetzte Deutsche Corporate Governance Kodex die Grundlage zur Ausgestaltung von verantwortungsvoller Führung und Überwachung im Unternehmen. Achtung und Schutz der Aktionärsrechte, Transparenz und Aktualität der Unternehmenskommunikation sowie die effiziente und enge Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat haben bei Fraport traditionell einen hohen Stellenwert.

Im Geschäftsjahr 2003 entsprach die Corporate Governance der Fraport AG auch weiterhin den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. November 2002 mit folgenden Abweichungen (Entsprechenserklärung 2003):

1. Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht zurzeit noch keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor (Kodex Ziffer 5.4.5 Abs. 2).
2. Der Konzern-Abschluss wird für das Geschäftsjahr 2002 spätestens ab dem 30. April 2003 öffentlich zugänglich sein. Zurzeit prüft das Unternehmen, ob ab dem Geschäftsjahr 2003 alle organisatorischen Voraussetzungen geschaffen werden können, um die künftigen Jahresabschlüsse innerhalb von 90 Tagen nach Geschäftsjahresende vorzulegen (Kodex Ziffer 7.1.2 Satz 2).

Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG haben im Dezember 2003 beschlossen, nicht nur Abweichungen von den im Kodex enthaltenen Empfehlungen, sondern auch – ohne dass insoweit eine Rechtspflicht bestünde – Abweichungen von im Kodex enthaltenen Anregungen offen zu legen. Daher entspricht Fraport dem Kodex der Regierungskommission in der Fassung vom 21. Mai 2003 mit folgenden Abweichungen bei den Empfehlungen:

1. Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor (Kodex Ziffer 5.4.5 Abs. 2).
2. Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder umfasst fixe und variable Bestandteile. Als variable Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung und Risikocharakter dienen Aktienoptionen mit zweijähriger Veräußerungssperre. Diese sind auf vorher festgelegte Vergleichsparameter wie das Erreichen bestimmter Kursziele bezogen. Sie können nur dann ausgeübt werden, wenn der Schlusskurs der Fraport-Aktie an mindestens fünf beliebigen Handelstagen den Ausübungspreis um mindestens 15 % übertroffen hat. Gegenwärtig ist hinsichtlich der Aktienoptionen kein Bezug zu anderen Vergleichsparametern vereinbart (Kodex Ziffer 4.2.3 Abs. 2, Satz 2). Auch ist für das Aktienoptionsprogramm zurzeit keine Begrenzungsmöglichkeit (Cap) für außerordentliche, nicht vorhergesehene Entwicklungen vereinbart. Es ist geplant, im Jahr 2004 eine diesbezügliche Regelung einzuführen (Kodex Ziffer 4.2.3 Abs. 2, Satz 4).

Von den insgesamt 19 im DCGK aufgeführten Anregungen erfüllt Fraport derzeit die folgenden nicht:

- Bei Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern sollte die maximal mögliche Bestelldauer von fünf Jahren nicht die Regel sein.
- Die erfolgsorientierte Vergütung der AR-Mitglieder sollte auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogene Bestandteile enthalten.
- Der Stimmrechtsvertreter sollte auch während der Hauptversammlung erreichbar sein.
- Die Gesellschaft sollte den Aktionären die Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (zum Beispiel Internet) ermöglichen.

Alle übrigen Anregungen werden vom Unternehmen erfüllt. So hat zum Beispiel der Aufsichtsratsvorsitzende nicht den Vorsitz im Prüfungsausschuss inne, ebenso ist kein ehemaliges Vorstandsmitglied der Gesellschaft Vorsitzender des Prüfungsausschusses.





Effektive Personalkonzepte für bewegte Zeiten

Das Jahr 2003 war voller Herausforderungen für das Personalmanagement des Fraport-Konzerns. Im Zuge der Konsolidierung des Geschäftsfeldes Fracht galt es, Konzepte zu entwickeln, die einen positiven Wertbeitrag sichern und dabei die Belastungen für die betroffenen Beschäftigten begrenzen. Im laufenden Betrieb führten die weltpolitische Situation und die SARS-Epidemie zu einem stark schwankenden Verkehrsaufkommen. Mithilfe innovativer und schnell wirksamer Ansätze im Personalmanagement gelang es auch hier, notwendige Kapazitätsanpassungen ohne betriebsbedingte Kündigungen umzusetzen.

In einer wegweisenden Betriebsvereinbarung einigten sich Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung im Vorfeld des Irak-Konflikts auf einen mehrstufigen Maßnahmenkatalog, der in Abhängigkeit vom Umfang kurzfristiger Verkehrsrückgänge Möglichkeiten für eine Reaktion vorgibt. Im Mittelpunkt dieses Maßnahmenpakets stehen der Abbau von Zeitguthaben, Urlaub und Überstunden, die flexible Arbeitszeitgestaltung in den operativen Bereichen sowie eine restriktive Handhabung von Neueinstellungen. Die Möglichkeit, bereits beim Eintreten von Krisen befristete Personalabordnungen und interne Versetzungen vorzunehmen, sichert Fraport personalpolitische Flexibilität bei weiterhin hoher Arbeitsplatzsicherheit.

Innovatives Betriebsübergangmodell beim Frachtservice

Das Geschäftsfeld Frachtabfertigung erwirtschaftet seit 1997 in einem hart umkämpften Markt einen negativen Wertbeitrag. Zugleich handelt es sich bei der Luftfracht um einen Wachstumsmarkt, in dem die Fraport AG auch künftig präsent sein möchte. Um die Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu verbessern und das Geschäftsfeld dauerhaft zu erhalten, verlagert Fraport die Geschäftstätigkeit zum 1. Juli 2004 in eine Konzern-Tochter.



Die Beschäftigten erhalten die Möglichkeit, unter geänderten Rahmenbedingungen ihre Tätigkeit in der Konzern-Tochter fortzusetzen. Mitarbeitern, die dem Betriebsübergang widersprechen, wird zur Vermeidung betriebsbedingter Kündigungen ein Arbeitsplatz in der neu gegründeten Abteilung Frachtservice angeboten, die in der Konzern-Organisation verbleibt. Ein eigens hierfür mit der Gewerkschaft ausgehandelter Haustarifvertrag führt zu einer deutlichen Absenkung des Personalaufwands, der sich mittelfristig positiv auf das Konzern-Ergebnis auswirken wird.

Investitionen in Gesundheit und persönliche Entwicklung der Mitarbeiter

Die Förderung der Gesundheit aller Beschäftigten genießt bei Fraport einen hohen Stellenwert. Im Rahmen des erfolgreichen Projekts GATE (Gesund und anwesend – das Tor zum Erfolg) gelang es dank des Engagements von Führungskräften aller Ebenen, der wachsenden Sensibilisierung der Belegschaft und des Mitwirkens des Betriebsrats, 2003 erneut einen deutlichen Rückgang der Fehlzeitenquote zu erreichen. Den Beschäftigten werden vielfältige Möglichkeiten geboten, ihr individuelles Krankheitsrisiko durch gezielte Prophylaxe spürbar zu reduzieren. Besonders rege in Anspruch genommen wurden im vergangenen Jahr die kostenlosen Untersuchungen im Rahmen des so genannten Gesundheitspasses. Daneben traf die Wiedereröffnung der Fraport-Sporthalle als Fitness-Center unter der Bezeichnung Fitpoint auf große Resonanz.

Unser kontinuierliches Engagement im Gesundheitsmanagement führte bereits zum zweiten Mal zur Gewährung eines reduzierten Beitragsbonus im Rahmen des AOK-Modellvorhabens „Integratives Gesundheitsmanagement“. Das erzielte Einsparvolumen beläuft sich auf 2,2 Mio. Euro und kommt zu gleichen Teilen den AOK-versicherten Beschäftigten und dem Unternehmen zugute.





Unsere bereits im Jahre 2002 begonnene Neuausrichtung der strategischen Führungskräfteentwicklung wurde konsequent weiterverfolgt. In diesem Rahmen konnten 2003 wichtige Maßnahmen zur Sicherung und Verbesserung der Managementressourcen umgesetzt werden. Schwerpunkte der Arbeit galten der Identifizierung potenzieller Managementkandidaten sowie ihrer konsequenten Entwicklung und der Optimierung von Zielvereinbarungsprozessen.

Beispielhafte Initiative für mehr Ausbildungsplätze

Der sich in Deutschland abzeichnende Ausbildungsplatzmangel war für Fraport im vergangenen Jahr Anlass, die Zahl der Ausbildungsplätze um 10 % zu erhöhen. 110 Auszubildende wurden neu eingestellt, somit waren im Jahr 2003 in der Spitze 330 Auszubildende in 19 Ausbildungsberufen bei uns beschäftigt. Die Lehrberufe „Fachkraft für Schutz und Sicherheit“ und „Gebäudereiniger“ wurden neu in das Ausbildungsprogramm aufgenommen. Die Bundesregierung hat unser Engagement im Ausbildungsbereich ausdrücklich gelobt. Auszubilden ist für Fraport seit jeher ein strategisches Investment in die Zukunft. Die logische Folge dieses Engagements ist es, nach Möglichkeit jedem erfolgreichen Auszubildenden eine Stelle im Unternehmen anzubieten.





Nachts, wenn alle schlafen...

Sanierung der Nordbahn

Start- und Landebahnen sind die Lebensadern eines Flughafens. Um ihre ständige Verfügbarkeit sicherzustellen, sind laufende Kontrollen und Instandhaltungsarbeiten unerlässlich. Wenn die erforderlichen Reparaturmaßnahmen aufgrund des Alters und der hohen Belastung einer Bahn jedoch überhand nehmen, steht eine komplette Erneuerung an. Das Spezialistenteam der Fraport AG stand vor der anspruchsvollen Herausforderung, die vier Kilometer lange Start- und Landebahn Nord des Frankfurter Flughafens ohne nennenswerte Kapazitätseinschränkungen zu sanieren. Die gefundene technische Lösung hat weltweit Pioniercharakter: Frankfurt realisiert als erster deutscher Verkehrsflughafen die fundamentale Erneuerung einer Bahn bei laufendem Betrieb – in 300 Nachtschichten zwischen 22.30 und 6 Uhr. Seit April 2003 wird nachts mit der Präzision eines Uhrwerks an der Umsetzung des 37,4-Mio.-Euro-Projekts gearbeitet.

21.55 Uhr – der Bautrupp ist startklar. 60 Personen, 40 Lkw, acht Meißelbagger auf Tiefladern, zwei Planierdrauen, drei Walzen und vier Asphaltfertiger warten auf ihren Einsatz. Die Anspannung wächst: Vielleicht schließt der Tower die Bahn heute schon vor 22.30 Uhr? Der Lotse, der die Kolonne sofort nach Schließung der Start- und Landebahn Nord über die auch nachts häufig stark befahrenen Rollwege aufs Rollfeld führen wird, steht bereit. 22.10 Uhr – noch immer warten die Männer gespannt auf die Freigabe. Jede Minute zählt, denn um 6 Uhr morgens muss die Bahn wieder einsatzbereit sein. Käme es bei der Fertigstellung der nächtlichen Arbeiten zu Verspätungen, hätte dies unkalkulierbare Folgen für den europäischen Luftverkehr.

22.19 Uhr – die Nordbahn ist geschlossen, der Bautrupp startet. Am Ziel angekommen, steuert jeder präzise seine Position an. Der Zeitdruck ist enorm, deswegen verlaufen mehrere Arbeitsschritte synchron. Eine logistische Meisterleistung, die nur mit einem eingespielten Team gelingt. Wenige Minuten später: Anstich mit dem Meißelbagger in den von Flutlicht beleuchteten, teilweise bis zu 35 Jahre alten Beton. Nach wenigen Minuten bebt die Erde. Acht Meißelbagger zertrümmern dicht an dicht die alten Betonplatten.

Ein Rennen gegen die Zeit

Währenddessen werden zwei provisorische Straßen aus Kunststoffsegmenten und Stahlplatten eingerichtet, auf denen die Lkw um die Baustelle herumfahren können. Um die Grasnarbe zu schonen, werden Baumwollmatten untergelegt. Ohne diesen Schutz könnten die ersten Flugzeuge am Morgen Staub aufwirbeln und ihre Triebwerke beschädigen.

Um 23.25 Uhr schickt der Bauleiter das Bombensuchteam mit seinen Metalldetektoren los. Das Gelände des Frankfurter Flughafens war im Zweiten Weltkrieg heftigen Bombardements ausgesetzt. In den vergangenen Jahrzehnten wurde es immer wieder sehr gründlich nach Blindgängern abgesucht. Doch erst die heutige Detektortechnik ermöglicht es, im Umfeld von Baumaßnahmen Bomben auch in größeren Tiefen zuverlässig aufzuspüren. Das Hauptaugenmerk der Experten liegt auf den ersten 15 Metern der rechten und linken Schulterbereiche der 60 Meter breiten Bahn. Die mittleren 30 Meter wurden bereits in der Vergangenheit abgesucht.

23.35 Uhr: Ein Metalldetektor hat angeschlagen. Jetzt ist Fingerspitzengefühl gefragt – der Baggerführer beginnt, zentimeterdünne Schichten abzutragen. Den Bautrupp plagt die Sorge, einen Blindgänger zu finden, dessen Räumung Zeit in Anspruch nähme, denn der 6-Uhr-Termin ist unumstößlich. Bombensuch- und -räumaktivitäten sind im Zeitplan nur in einem begrenzten Maß vorgesehen.



Bis zur Gewissheit kann es einige Zeit dauern. Auf dem Rest der Baustelle läuft die Logistik nach Plan weiter. 800 Meter entfernt, im Vorfeldtower, ahnt man nichts von einer möglichen Verzögerung. Die Vorfeldkontrolle lenkt ankommende und startende Flugzeuge um die Baustelle herum. Die Passagiere wissen nichts von der nächtlichen Großbaustelle an der Nordbahn, die Piloten werden natürlich über Funk informiert.

Auf die Tiefbauer folgt die Befeuerskolonne

Gleich landen die ersten Postflugzeuge. Für die Abwicklung des nächtlichen Verkehrs reicht die Südbahn aus. Das Herzstück des Flughafens ist jedoch mit 200.000 Starts und Landungen im Jahr die Nordbahn. Steht sie morgen früh nicht ab 6 Uhr zur Verfügung, bekommen die Lotsen im Tower Probleme. Flugzeuge, die zu spät in Frankfurt landen, starten auch zu spät zu ihrem nächsten Flug. Schon eine kleine Verzögerung der Arbeiten an der Nordbahn kann den Flugplan des gesamten folgenden Tages empfindlich stören.

23.50 Uhr: Die Kampfmittelräumer haben den Grund des Detektoralarms gefunden. Entwarnung – ein altes Eisenrohr lag unter der Bahn. Jetzt gilt es, im Zeitplan aufzuholen.

Die Schaufelbagger werden nicht mehr gebraucht, stattdessen kommen jetzt die Planierraupen zum Einsatz. In die unterste von vier neuen Schichten der 60 Zentimeter dicken Bahndecke bauen Arbeiter große Rohre aus Glasfiber ein. In der folgenden Nacht wird die Stromkolonne, die dem Trupp der Tiefbauer folgt, in diesen Rohren die Kabel für die Befeuers der Bahn verlegen. Pro Nacht werden in jedem 15-Meter-Bahnabschnitt bis zu 800 Meter Kabel verlegt. Für die gesamte Start- und Landebahn sind es 34 Kilometer.

Nacht für Nacht über 100.000 Euro Baukosten

Wendige Bagger und Planierraupen verteilen vorsichtig die erste Schicht des Bahnaufbaus zwischen den empfindlichen Rohren. Sind diese bedeckt, bringen die Asphaltfertiger zusammen mit den Walzen drei weitere Schichten Bitumen und zum Schluss die zwölf Zentimeter dicke Binderschicht auf, über die ab 6 Uhr die Flugzeuge rollen werden. Damit zum richtigen Zeitpunkt genügend Bitumen an der Baustelle zur Verfügung steht, wird er bereits am Nachmittag vorgemischt und in Thermobehältern in ein Lager nahe dem Flughafen gebracht. Bei widrigen Wetterlagen können die Verantwortlichen bis 15 Uhr am Nachmittag den Einsatz in der kommenden Nacht ohne finanziellen Schaden absagen. Danach beginnt die Fertigung des Bitumens. Muss nach 15 Uhr überraschend abgesagt werden, werden die vollen Kosten für die Nacharbeit fällig.

Etwa alle sechs Wochen werden die oberen vier Zentimeter dieser Deckschicht in einer Nacht abgefräst und die Bahn mit der endgültigen, durchgängigen Decke aus so genanntem Splittmastmixasphalt versehen. Der Vorteil der für die Sanierung gewählten Asphaltbauweise liegt in ihrer Reparaturfreundlichkeit. Bilden sich nach Jahren die ersten Schäden, werden diese durch partielles Abfräsen und Nachasphaltieren der Oberfläche leicht zu beheben sein.



300 Mann, 300 Nächte – präzise wie ein Uhrwerk

3.10 Uhr: Der heutige Bahnabschnitt nimmt Formen an, noch 2 Stunden und 50 Minuten bis das erste Flugzeug startet oder landet. Auf den noch heißen Asphalt bringt die Markierungsmaschine die Bahnmarkierungen auf. Die provisorischen Straßen aus Kunststoffelementen und Stahlplatten werden abgebaut und die Kehrmaschinen beginnen, den neuen Abschnitt und die gesamte Bahn vom Schmutz der Nacht zu befreien.

Messdrähte in den Asphaltsschichten zeigen die Temperaturen an. Die Oberfläche muss nach der Verarbeitung des rund 130° C heißen Asphalts bis 6 Uhr auf unter 85° C abkühlen, damit die Bahn und die ersten Flugzeuge keinen Schaden nehmen.

5 Uhr: Ein zufriedener Blick auf die Uhr. Der Asphalt kühlt ab, die Bahn ist gereinigt und wird um 6 Uhr planmäßig in Betrieb gehen können. Der Weltflughafen Frankfurt erwacht. Die Passagiere des Flugzeugs, das um Punkt 6 Uhr als erstes auf der Nordbahn startet, merken nichts von dem, was sich in der Nacht zuvor auf der Piste getan hat. In dieser Nacht hat das Team einmal mehr wie ein Uhrwerk gearbeitet – wie schon in den Nächten der Monate zuvor. Bis zum Frühsommer 2005 wird die Nordbahn komplett erneuert sein – ohne Störung des Verkehrs, bei laufendem Betrieb.



Wachstum mit Sicherheitsdienstleistungen

Sicherheit

Im internationalen Luftverkehr sind die Sicherheitsmaßnahmen seit den Ereignissen des 11. September 2001 nochmals deutlich intensiviert worden. An den Flughäfen werden immer aufwändigere Technologien und eine wachsende Zahl von Mitarbeitern eingesetzt, um Passagiere, Gepäck und Fracht zu kontrollieren. Der zusätzliche Sicherheitsaufwand erschließt Fraport als führendem Dienstleister im Bereich Luftsicherheit ein großes Wachstumspotenzial. Durch jahrzehntelange Erfahrung in der Flughafen-Sicherheit und kontinuierliche technische Innovationen ist das Unternehmen in diesem zukunftssträchtigen Geschäftsfeld sehr gut positioniert.

Die Politik hat die Sicherheitsbestimmungen international verschärft: Seit Januar 2003 ist eine neue europäische Luftsicherheitsverordnung in Kraft. Sie schreibt eine hundertprozentige Kontrolle des Reisegepäcks vor. Keine leichte Aufgabe angesichts von über 48 Mio. Flugpassagieren am Frankfurter Flughafen im Jahr 2003, doch Fraport hat die Vorgabe am bedeutendsten Konzern-Standort erfolgreich umgesetzt. Nicht nur bei den Passagierkontrollen steigen die Anforderungen weiter: In sicherheitsrelevanten Zonen des Flughafens darf sich seit Januar 2004 nur noch Personal aufhalten, das die gleichen Kontrollen wie die Fluggäste durchlaufen hat. Die Sicherheit ist eine zentrale Herausforderung im internationalen Luftverkehr, da in den nächsten zehn bis 15 Jahren weltweit eine Verdoppelung des heutigen Passagieraufkommens erwartet wird.

Dieses Volumenwachstum kann nur erfolgreich bewältigt werden, wenn die Sicherheitsdienste als integraler Bestandteil der Servicepalette am Flughafen angeboten werden. Bei Fraport ist die Sicherheit seit langer Zeit fester Bestandteil der Konzern-Politik und gleichzeitig ein äußerst zukunftssträchtiges Geschäftsmodell. Ein strategischer Meilenstein war der Erwerb der ICTS Europe Holdings B.V., des europaweit marktführenden Sicherheitsdienstleisters im Luftverkehr. Mit 8.600 Mitarbeitern bietet die ICTS Europe an 46 Standorten in Europa, insbesondere in Deutschland, England und Frankreich, ein breites Spektrum an Dienstleistungen rund um die Sicherheit. In Deutschland sind die Mitarbeiter neben Frankfurt unter anderem auch an den Flughäfen Hannover und Stuttgart im Einsatz.

Die Ergebnisse der ICTS Europe spiegeln das wachsende Geschäftspotenzial im Sicherheits-Business wider. In den vergangenen Jahren konnte die Fraport-Tochter ihren Umsatz kontinuierlich steigern: Im Geschäftsjahr 2003 erwirtschaftete die ICTS Europe einen Umsatz vor Konsolidierung von über 250 Mio. Euro, 30 % mehr als 2002.

Effizienz durch Hightech

Die praktischen Erfahrungen, die Fraport am Konzern-Standort Frankfurt sammelt, fließen fortlaufend in die Entwicklung neuer Sicherheitslösungen ein. Technische Innovationen stellen einen entscheidenden Wettbewerbsfaktor dar – sie sollen gewährleisten, dass die Sicherheitsanforderungen auch in Zukunft angesichts wachsender Passagierzahlen voll erfüllt werden können.

Technologien, die den meisten bisher nur aus Science-Fiction-Filmen bekannt sein dürften, sollen die Kontrollen zukünftig weiter verbessern: Mit einem Scanner wird die Iris kontrolliert – die Einzigartigkeit des menschlichen Auges sorgt für eine zuverlässige Überprüfung der Identität. Realität sind heutzutage bereits automatisch lesbare Reisedokumente, die in Zusammenarbeit mit der Lufthansa und dem Bundesinnenministerium getestet werden. Sie ermöglichen die Identifikation eines Fluggasts ohne physische Kontrolle durch die Beamten vom Bundesgrenzschutz, denn automatisch findet ein Abgleich der Dokumente mit der BGS-Datenbank statt. In enger Zusammenarbeit mit der Industrie werden neue Geräte entwickelt und durch umfangreiche Praxistests zur Marktreife geführt. Die technischen Innovationen sollen unter anderem eine stärkere Differenzierung bei den





Kontrollen in Abhängigkeit vom jeweiligen Gefährdungspotenzial erlauben. Bislang wird beispielsweise ein Passagier, der regelmäßig dieselbe Strecke fliegt, genauso zeitintensiv kontrolliert wie ein völlig Unbekannter. Durch individueller zugeschnittene Sicherheitsmaßnahmen könnten die personellen und technischen Ressourcen bedarfsgerechter genutzt werden. Der Einsatz neuer Technologien führt zu effizienteren Kontrollen und damit zu einer Erhöhung der Margen im traditionell personalintensiven Sicherheitsgeschäft.

Integrierte Sicherheitsdienstleistungen sparen Zeit

Neben dem Technologie-Einsatz ermöglicht eine intelligente Prozesssteuerung schnellere Sicherheitskontrollen, beispielsweise bei Flügen in die USA. Die Passagiere müssen sich vor dem Flug dem so genannten FAA-Profiling unterziehen, einer speziellen Befragung vor dem Check-in. Fraport hat ein Modell entwickelt, diese beiden Schritte zusammenzulegen, sodass sich die Wartezeit der Reisenden etwa halbiert. Kürzere Kontrollen kommen so auch dem Retail-Geschäft von Fraport zugute, denn den Passagieren bleibt vor dem Flug mehr Zeit für entspanntes Shopping am Flughafen. Eine fortschreitende Integration der Sicherheitsmaßnahmen, vom Check-in über Grenz- und Handgepäckkontrollen, reduziert darüber hinaus kontinuierlich den Aufwand für jeden einzelnen Passagier und somit die Kosten.

Fraport verfügt mit dem so genannten Multi Access Control System (MACS) über das weltweit leistungsstärkste und modernste Gate-Management- und Zutrittskontrollsystem für Flughäfen. MACS ermöglicht die Integration einer Reihe von Serviceleistungen – es umfasst sämtliche Bereiche der Terminalsicherheit und kombiniert sie mit dem Zutrittskontroll- und dem Flugdateninformationssystem sowie der Gefahrenmeldeanlage. Bis Ende 2004 werden alle Gates am Frankfurter Flughafen damit ausgestattet sein.

Die Sicherheitsdienstleistungen von Fraport umfassen die Bereiche Airport Security, Airlines und Behörden. Rund 1.700 Mitarbeiter des Konzerns übernehmen im Behördenauftrag am Frankfurter Flughafen nicht-uniformierte Kontrollen. Für Fluggesellschaften wickelt Fraport den Check-in und



Ticketkontrollen ab. Die Airlines bezahlen für die Sicherheitsdienstleistungen, indem sie eine Luftsicherheitsgebühr – die Höhe richtet sich nach der Zahl der beförderten Passagiere – an das Bundesinnenministerium entrichten. Weitere 450 Mitarbeiter sind auf dem gesamten Flughafen-Gelände im Einsatz. Zu ihren Aufgaben zählen Streifengänge, die Überwachung des Vorfelds und die Kontrolle von Zugängen.

Sicherheit über den Luftverkehr hinaus

Sicherheit als Geschäftsmodell beschränkt sich keineswegs auf die Luftfahrtbranche. Das Know-how aus dem Luftverkehr lässt sich auf die Schifffahrt übertragen, wo in Form einer entsprechenden EU-Verordnung ebenfalls eine Verschärfung der Kontrollen erwartet wird. Da beim Frachttransport schwerlich jeder einzelne Container für eine Detail-Untersuchung ausgepackt werden kann, sind auch hier intelligente Lösungen gefragt. In Frankreich führt die ICTS Europe ein Pilotprojekt mit Spürhunden durch, deren Geruchssinn trainiert ist, 18 verschiedene Sprengstofftypen aufzuspüren, ohne dass dafür die Container entladen werden müssen.

Weitere Erlöse werden durch Beratung und Schulungen im Zusammenhang mit dem Einsatz innovativer Sicherheitsmethoden erzielt. So unterstützen die Experten von Fraport Fluggesellschaften und Flughafen-Betreiber beim Einsatz moderner Sicherheitstechnologien, denn immer komplexere Instrumente erfordern ein wachsendes Know-how der Mitarbeiter.



Nachhaltiges Wirtschaften als Unternehmensziel

Umweltmanagement

Aufgabe der Fraport AG als Flughafen-Betreiber ist es, mit einem marktgerechten Angebot Mobilität für Menschen und Güter zu gewährleisten. Um diese Aufgabe dauerhaft erfüllen zu können, muss die Unternehmensführung auf nachhaltiger Basis erfolgen. Wichtiger als die Beseitigung der Folgen von Umweltbelastungen ist die Vermeidung negativer Einflüsse vor deren Entstehen. Ziel des Umweltmanagements von Fraport ist daher die strategische Reduktion schädlicher Auswirkungen auf die Umwelt: im laufenden Flughafen-Betrieb ebenso wie bei der Planung von Erweiterungsinvestitionen.

Nachhaltigkeit gilt seit einigen Jahren als Leitbild für eine zukunftsfähige Entwicklung der Menschheit. Ziel ist es, die Befriedigung der menschlichen Bedürfnisse mit einer qualitativ hochwertigen Umwelt und einer gesunden Wirtschaft für alle Menschen in Einklang zu bringen.

Nachhaltiges Wirtschaften ist auch für die Fraport AG oberste Handlungsmaxime. Um in Hinblick auf kommende Generationen verantwortungsbewusst mit den zur Verfügung stehenden natürlichen Ressourcen umzugehen, hat Fraport bereits 1972 den Umweltschutz zum Unternehmensgrundsatz erklärt. Ein weiterer wichtiger Schritt war 1999 die Einführung eines Umweltmanagement-Systems, das in regelmäßigen Abständen durch einen unabhängigen Umweltgutachter geprüft und bestätigt wird. Nach den Anforderungen der EG-Öko-Audit-Verordnung (EMAS) eingerichtet, erfüllt es auch die weltweit geltende Umweltmanagement-Norm ISO 14001. EMAS verpflichtet ein Unternehmen nicht nur auf genau definierte Standards, sondern auch auf eine konstante Verbesserung seines Umweltschutzes.

Wirksamkeit durch straffe Organisation des Umweltmanagements

Sinn und Zweck des Umweltmanagement-Systems sind Effektivität und Nachprüfbarkeit der gesamten Planungen und Aktivitäten in Sachen Umweltschutz. Das System hilft, die Transparenz in allen wesentlichen Abläufen zu erhöhen und den Dialog innerhalb und außerhalb des Unternehmens zu stärken, um so die mit dem Umweltschutz verbundenen Aufgaben besser zu identifizieren und zu erfüllen. Die allgemeinen Zielvorgaben des Umweltmanagement-Systems von Fraport wurden in der Umweltpolitik formuliert und werden im Umweltprogramm, das konkrete Ziele und Maßnahmen benennt, umgesetzt. Dabei geht es nicht nur um die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften und behördlicher Weisungen, zu denen Fraport ohnehin verpflichtet ist, sondern auch um die kontinuierliche Verbesserung des Umweltschutzes in allen Bereichen des Unternehmens.

Das Fraport-Umweltmanagement-System ist in zwei Ebenen organisiert: Eine Ebene ist mit seiner Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung befasst und nimmt Unterstützungs- und Überwachungsfunktionen wahr. Die andere Ebene betrifft die praktische Umsetzung der Umweltziele und -maßnahmen in den einzelnen operativen Einheiten des Unternehmens. Dort müssen die konkreten Planungen und eine Vielzahl einzelner Maßnahmen durchgeführt werden, die den Umweltschutz von Fraport tatsächlich voranbringen.

Der Umweltmanagement-Koordinator von Fraport gewährleistet die Funktionsfähigkeit des Systems und verantwortet seine laufende Optimierung. Er berät Vorstand und Führungskräfte in allen Fragen des Umweltmanagements, überwacht und begleitet die internen Auditprogramme und veranlasst die notwendigen Organisations- und Koordinationsmaßnahmen sowie die externe Überwachung des Umweltmanagement-Systems. Betriebsbeauftragte für den Umweltschutz üben in den Arbeitsgebieten Abfallwirtschaft, Gewässer-, Gefahrgut- und Strahlenschutz die gesetzlich geregelten Überwachungsfunktionen aus und unterbreiten Vorschläge zur Beseitigung von Schwachstellen und Mängeln.

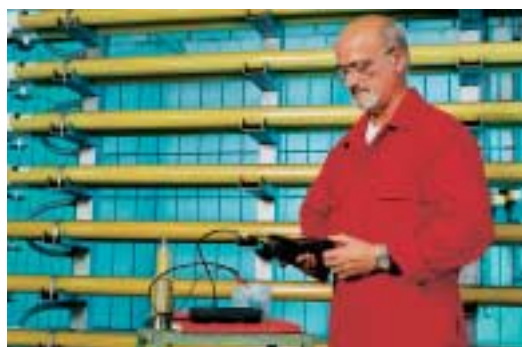


Pionierrolle im Umweltschutz

Im laufenden Betrieb gewonnene Erfahrungen dienen als Grundlage für die am Ziel der Nachhaltigkeit ausgerichtete Konzeption von Zukunftsprojekten. Beim geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt ist es das erklärte umweltpolitische Ziel, sowohl Lärmentwicklung und Schadstoffemissionen als auch den für den Ausbau notwendigen Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten.

Als erster deutscher Flughafen hat Frankfurt 1974 lärm differenzierte Lande-Entgelte eingeführt und damit eine Pionierrolle im Lärmschutz eingenommen. Dieses am Verursacherprinzip orientierte Anreizsystem, lärmärmeres Fluggerät einzusetzen, hat Fraport im Rahmen des „Zehn-Punkte-Programms zum Flughafen-Ausbau“ weiter optimiert. Die Start- und Lande-Entgelte wurden so gestaffelt, dass sie die Fluggesellschaften mit finanziellen Anreizen dazu bringen, insbesondere in der Nacht den Lärm zu minimieren. Diese Anstrengungen wirken dann selbstverständlich auch tagsüber.

Ein zweiter wesentlicher Ansatzpunkt zur Reduktion der Belästigungen durch Fluglärm ist das passive Schallschutzprogramm. Rund 17.500 Haushalte, Kindergärten, Schulen und Altenpflegeheime in der direkten Nachbarschaft des Frankfurter Flughafens erhalten von Fraport die Gelegenheit, durch Schalldämmungsmaßnahmen den Lärmpegel in ihren Schlafräumen deutlich reduzieren zu lassen. Bis zum Jahresende 2003 haben rund 2.000 Haushalte von diesem Angebot Gebrauch gemacht.





Intermodalität als wesentlicher Umweltfaktor

Die spürbare Reduktion von Luftschadstoffen ist ein weiterer Schwerpunkt des strategischen Umweltmanagements von Fraport. Zwar verursachen Flugzeuge durch die Verbrennung von Treibstoff zwangsläufig Luftschadstoffe, doch konnten in den letzten Jahren die Emissionen von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen drastisch gesenkt werden, und das, obwohl das Verkehrsaufkommen kontinuierlich zugenommen hat. Zukünftig soll auch eine Reduzierung der Stickoxid-Emissionen erreicht werden.

Der zweite Weg zu einer nachhaltigen Senkung von Luftschadstoffen führt über die Verknüpfung von Verkehrssystemen und eine Lenkung der Verkehrsströme in Verkehrsmittel, die der Transportaufgabe jeweils angemessen sind. Unter dem Leitbegriff Intermodalität spielt der Flughafen Frankfurt hier seit vielen Jahren eine Vorreiterrolle: Über Fernbahnhof, Regionalbahnhof und die unmittelbare Nähe zum Frankfurter Kreuz, dem wichtigsten Autobahnknotenpunkt Deutschlands, ist der Flughafen optimal an die Verkehrssysteme Schiene und Straße angebunden. Damit gelingt es auf Kurzstrecken zunehmend, das Flugzeug durch geeignetere Verkehrsmittel zu ersetzen. Als zukünftige Option für den Frachttransport auf der Schiene steht im Süden des Flughafens ein Gleisanschluss zur Verfügung.

Mit einem Betriebsgelände von ca. 19 Quadratkilometern ist der Flughafen Frankfurt einer der kompaktesten Großflughäfen der Welt. Verkehrstechnische Systeme und Services der Fraport AG zeichnen sich deshalb durch hohe Funktionalität bei minimalem Flächenverbrauch aus. Das zeigt sich auch in der Planung für den Ausbau des Flughafens Frankfurt, mit dem ein Optimum an Kapazitätserweiterung auf einem Minimum an Fläche erzielt werden soll. Mit der effizienten Nutzung unserer Betriebsfläche tragen wir dazu bei, die ökologische Belastung der dicht besiedelten Rhein-Main-Region in einem vertretbaren Rahmen zu halten. Darüber hinaus sind wir auch in Zukunft bestrebt, für den Flughafen genutzte Flächen durch Aufforstungs-Programme auszugleichen. So werden im Hinblick auf den geplanten Flughafen-Ausbau schon jetzt zusätzliche Kompensationsflächen aufgekauft und aufgeforstet.





*„Fitnesskur für das
Erfolgsmodell Fraport:
Höchste Transparenz
und noch mehr
Marktnähe“*

Gespräch mit Dr. Wilhelm Bender



Fragen an den Vorstandsvorsitzenden der Fraport AG zur neuen Business Mission und Organisationsstruktur

Herr Dr. Bender, die Fraport AG will 2004 ihre Vision und Business Mission weiterentwickeln. Was hat Sie dazu bewogen?

Vision, Business Mission und Konzern-Ziele sind nie statisch, sondern müssen immer wieder an veränderte Rahmenbedingungen, die auf unser Unternehmen einwirken, angepasst werden. Mit einer umfassenden und konsistenten Konzern-Strategie wollen wir die erfolgreiche Weiterentwicklung von Fraport sichern. Unsere Marktstellung als europäischer Airport-Konzern wollen wir mit einer hohen Leistungs- und Renditestärke aller Unternehmensbereiche und Konzern-Töchter verbinden. Wir stützen uns dabei auf detaillierte Vergleiche mit unseren größten europäischen Wettbewerbern. Diese Informationen benötigen wir, um auch in Zukunft im Markt Akzente zu setzen.

Können Sie Beispiele nennen, welche Rahmenbedingungen sich geändert haben?

Ein Beispiel ist das Thema Sicherheit. Seit dem 11. September 2001 hat der Sicherheitsaspekt im Luftverkehr eine deutlich höhere Priorität und auch Aufmerksamkeit erhalten, als dies in früheren Jahren der Fall war. Mit dem Erwerb der ICTS Europe sind wir in diesem Bereich optimal aufgestellt, da sie Europas führender Anbieter von Sicherheitsdienstleistungen im Luftverkehrsbereich ist. Deshalb wollen wir unter anderem das Thema Sicherheit in unserer Business Mission verankern.

Ein weiteres Beispiel ist die rasante Entwicklung des Low-Cost-Marktes, der von Flughafen-Betreibern gänzlich andere Konzepte und Dienstleistungen fordert als etwa der interkontinentale Luftverkehr mit seinen hohen Umsteigeraten. In diesem Markt sind wir schon heute mit dem Flughafen Frankfurt-Hahn ganz vorn dabei.

Wir haben an allen Konzern-Standorten das Ziel, dass wir die Prozesse fortlaufend im Interesse unserer Kunden optimieren, effizient gestalten und dabei nachhaltig Wert schaffen. Dies streben wir sowohl an unserem Hub in Frankfurt an, wo wir hochkomplexe aber auch wettbewerbsfähige integrierte Dienstleistungen anbieten, als auch an anderen Standorten mit anderen Geschäftsmodellen.

Sie haben zum 1. Januar 2004 eine umfangreiche Organisationsänderung vorgenommen und auch die Segmente neu strukturiert. Was war der Grund?

Mit der Umorganisation soll insbesondere die Bedeutung unseres Immobiliengeschäfts, zu dem maßgeblich das Retailing gehört, gestärkt werden. Schon heute werden aus diesen so genannten Non-Aviation-Geschäften rund drei Viertel unseres EBITDA erwirtschaftet. Und gerade im Retail-

Bereich werden wir in den kommenden Jahren massiv investieren. Zu diesem Zweck haben wir einen eigenen Strategischen Geschäftsbereich geschaffen. Weitere Gründe sind die Steigerung der Effizienz in der Steuerung des Unternehmens, die Bereinigung von Schnittstellen zwischen den Bereichen, die Reduktion von innerbetrieblichen Leistungsverrechnungen und die Verbesserung der Transparenz in unserer Berichterstattung, um nur einige Schlagworte zu nennen.

Kommen wir zunächst zur Organisationsstruktur. Welche Strategischen Geschäftsbereiche gibt es jetzt und welche Aufgaben nehmen diese Geschäftsbereiche wahr?

Seit Anfang 2004 gibt es drei Strategische Geschäftsbereiche, nämlich „Bodenverkehrsdienste“, verantwortlich für alle mit der Passagier- und Flugzeugabfertigung verbundenen Prozesse, „Flug- und Terminalbetrieb“, verantwortlich für alle auf Aviation konzentrierten Aufgaben, und „Handels- und Vermietungsmanagement“, verantwortlich für alle auf Non-Aviation gerichteten Aufgaben wie zum Beispiel die Vermietung und Vermarktung der Immobilien sowie das Retail-Geschäft. Diese Bereiche werden auf Top-Managementebene von einem Bereichsvorstand bzw. Generalbevollmächtigten als Profitcenter mit klarer Ergebnisverantwortung geführt. Sowohl die Generalbevollmächtigten als auch der Bereichsvorstand berichten künftig an den Gesamtvorstand.

Sie haben aber außerdem einen Bereich „Beteiligungen“ gebildet.

Was wird in diesem Bereich abgebildet?

Das ist richtig. Wir wollen die Beteiligungen künftig wirtschaftlich einheitlich aus der Zentrale heraus steuern und haben deshalb die Verantwortung für alle Beteiligungen außerhalb des Standorts Frankfurt in einem eigenen Bereich beim Vorstand Finanzen zentralisiert.

Die Kapitalmarktvertreter haben nach dem Börsengang mehr Transparenz in der Segmentberichterstattung angemahnt. Wie erreichen Sie diese Transparenz?

Im Einklang zur Organisationsstruktur wurden die Segmente verändert. Die neuen Segmente Aviation, Retail & Properties und Ground Handling fokussieren sich künftig ausschließlich auf Frankfurt, unser wesentliches Asset. Im Segment External Activities bilden wir alle unsere Beteiligungen außerhalb des Standorts Frankfurt gebündelt ab. Dies schafft bereits deutlich mehr Transparenz. Auch sind die Segmente jetzt so strukturiert, dass sie sich eindeutig aus der internen Steuerungsstruktur ableiten lassen. Von dieser Maßnahme erwarten wir uns eine erhebliche Steigerung der Effizienz in der internen Steuerung und im Rechnungswesen. Darüber hinaus erleichtern überschneidungsfreie Verantwortlichkeiten die Ergebnisanalyse und -steuerung maßgeblich. Damit erhält Fraport eine in die Zukunft gerichtete, neue Segmentberichterstattung und ist in der Lage, anstehende Aufgaben adäquat abzubilden.

Was bringt diese Weiterentwicklung den Kunden von Fraport?

Mit der neuen Organisationsstruktur wollen wir eine größere Kundennähe gewährleisten. Wir stärken unsere erfolgreichen Geschäfte und verringern den Abstimmungsaufwand nach innen. Unseren Kunden stehen je nach Kundengruppe die entsprechenden Verantwortlichen auf Top-Managementebene qualifiziert zur Seite. Künftig sprechen wir zum Beispiel nur noch aus einem Bereich, und zwar aus dem Bereich „Handels- und Vermietungsmanagement“ mit Konzessionären und Mietern.



Sie hatten eingangs erwähnt, dass Sie das Retail-Geschäft stärken wollen. An welche Maßnahmen haben Sie dabei gedacht?

Obwohl konjunkturbedingt die Erlöse pro Passagier, die Fraport aus der Vermietung von Flächen für Handel, Gastronomie, Services und Werbung erzielt, 2003 gegenüber 2002 leicht gefallen sind, wollen wir 2004 auch hier wieder an das stetige Wachstum früherer Jahre anknüpfen.

Deshalb verbessern wir ständig die Verfügbarkeit von Flächen, strukturieren bestehende Flächen um und belegen sie mit innovativen Konzepten. Wenn wir hier noch besser werden, entlastet das wiederum die Airlines bei den Entgelten. Bis 2007 wollen wir unsere Retail-Flächen auf rund 20.000 qm erweitern.

Welche Bedeutung haben Ihre Maßnahmen für die Ergebnisentwicklung und die Aktienperformance?

Die bessere Ergebniszurechnung auf die Segmente sowie die nochmals gesteigerte Steuerbarkeit der Aktivitäten und Leistungsfelder unseres Unternehmens bereiten einer weiteren Verbesserung des operativen Ergebnisses den Weg. Ein Management, dem die Ergebnisse seiner Arbeit klar zugeordnet werden können, arbeitet eindeutig motivierter für den Erfolg seines Unternehmens. Mit unserer neuen Organisationsstruktur setzen wir auf mehr Transparenz und Klarheit und damit auf mehr Aussagekraft unserer Berichterstattung für Außenstehende. Das wird es für den Kapitalmarkt noch einfacher machen, die großen Potenziale des Fraport-Konzerns und damit der Fraport-Aktie zu erfassen und zu bewerten. Wir rechnen daher natürlich auch mit einem positiven Einfluss auf die Attraktivität unserer Aktie.



Finanzbericht 2003

34	KONZERN-LAGEBERICHT DER FRAPORT AG	62	KONZERN-ABSCHLUSS DER FRAPORT AG
34	Highlights	62	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
36	Geschäftsstrategie	63	Konzern-Bilanz
36	Kerngeschäft Flughafen Frankfurt Main	64	Konzern-Kapitalflussrechnung
36	Wachstumspotenzial des Flughafens Frankfurt Main	65	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
37	Externes Geschäft	66	Konzern-Anhang
37	WM 2005 – Werte schaffen für morgen	66	Konzern-Anlagenspiegel
38	Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs	68	Segmentberichterstattung
38	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	110	Anteilsbesitz
38	Entwicklung des Luftverkehrs	114	Bestätigungsvermerk des Konzern-Abschlussprüfers
39	Verkehrsentwicklung im Fraport-Konzern	115	Bericht des Aufsichtsrats
41	Geschäftsentwicklung	119	Beraterkreis
44	Konzern-Segmente	120	Sechs-Jahres-Übersicht
48	Beteiligungen	124	Glossar
50	Investitionen	U3	Chronik
51	Kapitalflussrechnung	U3	Finanzkalender
52	Vermögens- und Kapitalstruktur		
54	Abhängigkeitsbericht		
54	Corporate Governance Kodex		
55	Risikomanagement		
55	Risikomanagement-Strukturen		
55	Wesentliche Risiken		
59	Gesamtrisikobeurteilung		
60	Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag		
60	Ausblick		

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, im Geschäftsjahr 2003 konnte sich Fraport trotz des Irak-Kriegs, der Lungenkrankheit SARS und der Konjunkturschwäche gut behaupten. Unter diesen schwierigen Rahmenbedingungen erwirtschaftete Fraport einen Konzern-Jahresüberschuss in Höhe von € 115,2 Mio. Der Vorstand schlägt vor, eine Dividende in Höhe von 44 Cent pro Aktie auszuschütten.

Die wichtigsten Daten zum Geschäftsverlauf 2003 sind:

- Passagierzahlen überschreiten mit einem Plus von 1,9 % konzernweit die 70-Millionen-Marke
- Umsatzzanstieg trotz schwierigen Marktumfelds um 1,7 % auf € 1.834,3 Mio.
- EBITDA verbessert sich gegenüber dem um Manila-Effekte bereinigten Vorjahreswert um 0,2 % auf € 503,4 Mio.
- Konzern-Jahresüberschuss erhöht sich um 8,0 % auf € 115,2 Mio.
- Dividendenvorschlag von 44 Cent je Aktie

Kennzahlenüberblick			
in € Mio.	2003	2002	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.834,3	1.803,6	1,7
EBITDA	503,4	241,9	108,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	215,1	- 35,1	-
Konzern-Jahresergebnis	115,2	- 120,8	-
Investitionen	256,9	290,5	- 11,6
Operativer Cash flow	447,2	395,6	13,0
Eigenkapital	1.920,1	1.803,4	6,5
Bilanzsumme	3.636,4	3.620,7	0,4
Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter (ohne Auszubildende)	23.353	21.395	9,2

Das Konzern-Jahresergebnis des Vorjahres ist durch die Vollabschreibung des Manila-Engagements in Höhe von € 289,5 Mio. mit dem laufenden Konzern-Jahresergebnis nicht vergleichbar. Wir stellen daher nachfolgend das bereinigte Konzern-Jahresergebnis dar.

in € Mio.	2003	2002 Bereinigt um Manila-Projekt	Veränderung in %
EBITDA	503,4	502,5	0,2
EBIT	245,3	284,6	- 13,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	215,1	254,4	- 15,4
Konzern-Jahresergebnis	115,2	106,7	8,0

Geschäftsstrategie

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

Kerngeschäft Flughafen Frankfurt Main

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

Wachstumspotenzial des Flughafens Frankfurt Main

Generalausbauplan

Als wesentlichen Meilenstein im Rahmen der Unternehmensplanung hat der Aufsichtsrat der Fraport AG im September 2002 den „Generalausbauplan 2000“ verabschiedet. Er dient als Planungs- und Steuerungsinstrument und enthält alle wesentlichen planerischen Prämissen, die für die künftige Entwicklung der Flughafen-Anlagen und -Einrichtungen relevant sind. Damit werden, ausgehend vom Bestand des Flughafens Frankfurt Main am 31. Dezember 2000 und mit Bezug auf die landesplanerische Beurteilung im Raumordnungsverfahren vom 10. Juni 2002, die Leitlinien für die Entwicklung des Flughafens bis zum Jahr 2015 vorgegeben. Die im Generalausbauplan 2000 festgeschriebene Rahmenplanung basiert auf den aktuellen Erkenntnissen und kann in Abhängigkeit von der Entwicklung des Verkehrsaufkommens, den Ergebnissen der Genehmigungsverfahren und der Ertragskraft des Fraport-Konzerns variiert werden.

Flughafen-Ausbau

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

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

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

Genehmigungsverfahren für die A380-Wartung

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

Retailing

Wachstumspotenzial sehen wir außerdem in unserem Retail-Geschäft. Flughäfen werden mehr und mehr auch zu Marktplätzen: Sowohl Geschäftsreisende als auch Urlauber wollen die Zeit, die sie an einem Airport verbringen, angenehm gestalten können. Sie erwarten attraktive Einkaufsmöglichkeiten mit einer bunten, hochwertigen Produktauswahl, einladende Restaurants, Bars und Cafés. Um diesen Wachstumsmarkt zu erschließen, werden die baulichen Voraussetzungen für einen nachfragegerechten Shop- und Branchenmix in den Terminals kontinuierlich weiter verbessert.

Externes Geschäft

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

WM 2005 – Werte schaffen für morgen

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

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

Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs

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

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

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

Bruttoinlandsprodukt (BIP) / Welthandel im Jahr 2003	
Reale Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %	
Deutschland	-0,1
EU 15	0,9
Mittel- und Osteuropa	3,3
USA	3,0
Japan	2,5
China	8,5
Welt	2,5
Welthandel	4,7

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

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

Entwicklung des Luftverkehrs

Das Luftverkehrsjahr 2003 stand erneut im Zeichen von außerordentlichen Ereignissen. Zunächst führte der Irak-Krieg zu einer generellen Verunsicherung der Verbraucher. Wegen der Infektionskrankheit SARS brach die Passagier-Nachfrage in einzelnen Teilmärkten Asiens und Nordamerikas drastisch ein. Die Verbraucher reagierten generell mit Zurückhaltung, sowohl bei Privat- als auch bei Geschäftsreisen. Auf Flugreisen wurde entweder ganz verzichtet oder es wurde preiswerter gebucht. Lediglich das Low-Cost-Segment boomte ganzjährig.

Verkehrsentwicklung im Fraport-Konzern

Innerhalb des Fraport-Konzerns waren die einzelnen Beteiligungsflughäfen von den Krisen unterschiedlich stark betroffen. Die allgemein verbesserte Stimmungslage im zweiten Halbjahr wirkte dann aber belebend auf die Nachfrage. Für das Gesamtjahr 2003 können wir daher bei allen Verkehrsarten auf eine positive Entwicklung zurückblicken. Das Passagieraufkommen stieg gegenüber dem Vorjahr um 1,9 %. Die Flughäfen des Konzerns wurden von 70,6 Mio. Passagieren genutzt. Die beförderte Cargo-Tonnage (= Fracht + Post) erhöhte sich im Konzern um 3,4 % auf knapp 2,0 Mio. t, die Zahl der Flugzeugbewegungen nahm um 0,5 % auf 721,0 Tsd. zu.

Verkehrszahlen Fraport-Konzern						
	Passagiere ¹		Cargo (Fracht + Post) in t ²		Bewegungen	
	2003	Veränderung zu 2002 in %	2003	Veränderung zu 2002 in %	2003	Veränderung zu 2002 in %
Frankfurt Main	48.351.664	-0,2	1.650.601	1,2	458.865	0,1
Frankfurt-Hahn ³	2.425.684	67,3	159.179	14,1	31.058	21,5
Hannover	5.044.840	6,2	15.202	15,9	86.449	0,9
Saarbrücken	458.183	-0,7	372	124,1	15.011	-1,0
Antalya ⁴	9.741.763	-0,4	n.a.	n.a.	59.363	-5,0
Lima ⁵	4.536.314	5,1	160.329	17,3	70.239	-0,1
Konzern	70.558.448	1,9	1.985.683	3,4	720.985	0,5

¹ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

Quelle: ACI-Meldungen.

² Nur gewerblicher Verkehr an + ab.

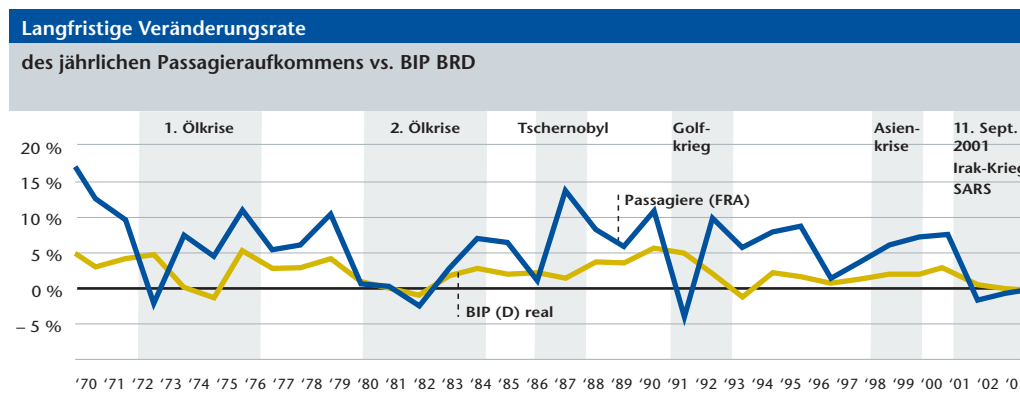
³ Frankfurt-Hahn Fracht inklusive Trucking.

⁴ Internationales Terminal.

⁵ Eigene Angaben Lima.

Passagierverkehr

Allen Krisen zum Trotz konnte der Flughafen **Frankfurt Main** seine Passagierzahlen auf hohem Niveau nahezu halten. Die Passagierzahl des Vorjahres wurde um nur 0,2 % unterschritten. Der Airport trug mit 48,4 Mio. Fluggästen 68,5 % zum Passagieraufkommen des Konzerns bei und blieb damit auch im Jahr 2003 der mit Abstand aufkommensstärkste Standort. Dabei erwies sich der Interkontinental-Verkehr im gesamten Jahresverlauf als wesentlicher Wachstumsträger. Im Europaverkehr legten die EU-Beitrittsländer im Passagierverkehr meist zweistellig zu. Frankfurt profitierte erneut von der Politik der Fluggesellschaften, in Krisenzeiten ihre Kapazitäten auf die großen Verkehrsdrehkreuze zu konzentrieren. Die Bedeutung der Hub-Funktion zeigt sich darin, dass der Umsteigeranteil mit 54 % einen Prozentpunkt im Jahresvergleich zulegte.



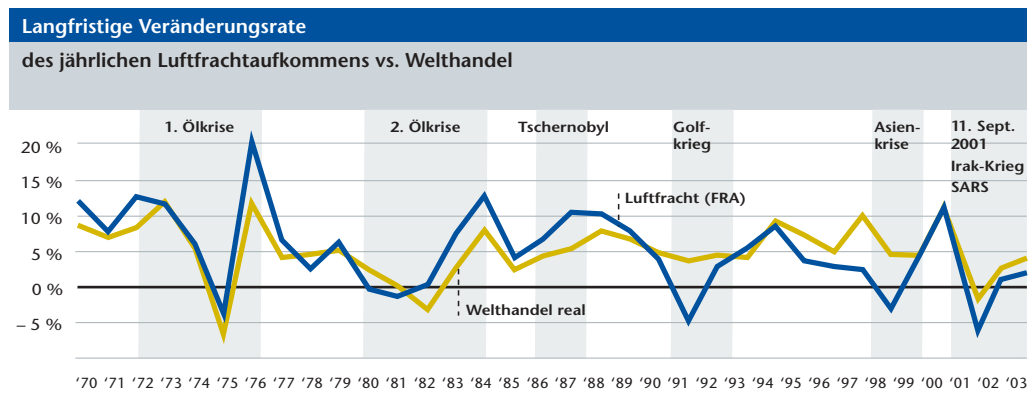
Quelle: Fraport AG, StaBuA.

Aufgrund seiner strategischen Ausrichtung auf den Low-Cost/No-Frills-Markt konnte der Standort **Frankfurt-Hahn** seine Marktposition ausbauen. Die Passagierzahlen legten 2003 um 67,3 % auf 2,4 Mio. zu. Neben dem Hauptkunden, der irischen Fluggesellschaft Ryanair, nutzt nunmehr auch ein zweiter Low-Cost-Carrier, Volare Airlines, die vorteilhaften Rahmenbedingungen.

Der Flughafen **Hannover-Langenhagen** profitierte von seinem Einstieg in den Low-Cost-Markt. Als eine Heimatbasis der Hapag-Lloyd Flug GmbH und seit 2003 auch des Low-Cost-Carriers Hapag-Lloyd Express GmbH zählt er im Ferienflugverkehr zu den wichtigsten deutschen Flughäfen. Auf Jahressicht erhöhten sich die Passagierzahlen um 6,2 % auf rund 5,0 Mio. Der Flughafen **Saarbrücken** lag beim Fluggastaufkommen mit rund 0,5 Mio. Passagieren um 0,7 % unter dem Vorjahr. Neben Verlusten im Linienverkehr kam es zeitweise zu Einbrüchen beim touristischen Pauschalreiseverkehr. Die Türkei hat sich nach dem Irak-Krieg wieder als touristisches Ziel etabliert: Mit mehr als 9,7 Mio. Passagieren hat der Flughafen **Antalya** das Vorjahresergebnis nur knapp verfehlt (-0,4 %). Der Flughafen **Lima** gehörte zu den Wachstumsträgern des Konzerns und registrierte mit 4,5 Mio. Fluggästen ein Plus von 5,1 %.

Cargo

Insgesamt betrug das Cargo-Aufkommen (Fracht + Post) im Jahr 2003 am Flughafen **Frankfurt Main** 1.650,6 Tsd. t, eine Steigerung um 1,2 % gegenüber dem Vorjahr. Dabei legte der Frachtschlag um 2,2 % zu, die geflogene Postmenge reduzierte sich wegen der Ausdünnung des Nachtpoststerns durch die Deutsche Post AG um 10,1 %. Wachstumsträger war die interkontinental beförderte Luftfracht mit einem Plus von 3,2 %, wobei Fernost mit einem um 1,2 Prozentpunkte gestiegenen Anteil von 41,8 % stärkster Einzelmarkt blieb. **Frankfurt-Hahn** schlug 14,1 % mehr Cargo-Tonnage (159,2 Tsd. t) um als im Vorjahr. Dies resultierte insbesondere aus Sonder-Charterverkehren.



Quelle: Fraport AG, WTO und OECD.

Flugzeugbewegungen

Der Flughafen **Frankfurt Main** wickelte mit 458,9 Tsd. ebenso viele Flugzeugbewegungen wie im Vorjahr ab. Dabei stiegen die Höchststartgewichte um 1,9 % auf 25,4 Mio. t. Diese sind für die Start- und Landentgelte relevant. Der Sitzladefaktor, also die Sitzplatz-Auslastung der Flugzeuge, blieb mit 69,4 % nahezu konstant.

Die Standorte **Frankfurt-Hahn** und **Hannover** verzeichneten eine Zunahme der Flugzeugbewegungen, während **Saarbrücken** und **Lima** jeweils ein leichtes Minus auswies. In **Antalya** ging die Zahl der Starts und Landungen um 5,0 % zurück, da mit Beginn des Irak-Kriegs die Reiseveranstalter ihre Pauschalreisen vorübergehend in andere Zielgebiete umleiteten.

Geschäftsentwicklung

Fraport bewegte sich im Geschäftsjahr 2003 angesichts des Irak-Kriegs, der Lungenkrankheit SARS und der Konjunkturschwäche erneut in einem schwierigen Marktumfeld. Trotz dieser ungünstigen Rahmenbedingungen erwirtschafteten wir einen Konzern-Jahresüberschuss in Höhe von € 115,2 Mio. Im Vorjahr wurde noch ein Konzern-Jahresfehlbetrag von € –120,8 Mio. ausgewiesen. Dies beruhte auf unserem Engagement auf den Philippinen. Aufgrund der Unsicherheit über dessen nachhaltige Werthaltigkeit wurde das Manila-Projekt mit € 289,5 Mio. in 2002 voll abgeschlossen.

Zur besseren Vergleichbarkeit wird nachfolgend die Geschäftsentwicklung 2003 den um die Abschreibung auf das Manila-Projekt bereinigten Vorjahreszahlen gegenübergestellt:

in € Mio.	2003	2002	2002 bereinigt	Veränderung in % ¹
Umsatz	1.834,3	1.803,6	1.803,6	1,7
EBITDA	503,4	241,9	502,5	0,2
EBIT	245,3	– 4,9	284,6	– 13,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	215,1	– 35,1	254,4	– 15,4
Konzern-Jahresergebnis	115,2	– 120,8	106,7	8,0

¹ 2003 zu 2002 bereinigt.

Das EBITDA wurde vor allem belastet durch geringere Flughafen-Entgelte aus Militärflugverkehr und einer Verschiebung der Erlös- und Kostenstrukturen hin zum margen-schwachen Sicherheitsbereich. Positiv wirkten dagegen höhere Beteiligungserträge und ein verbessertes Ergebnis at equity.

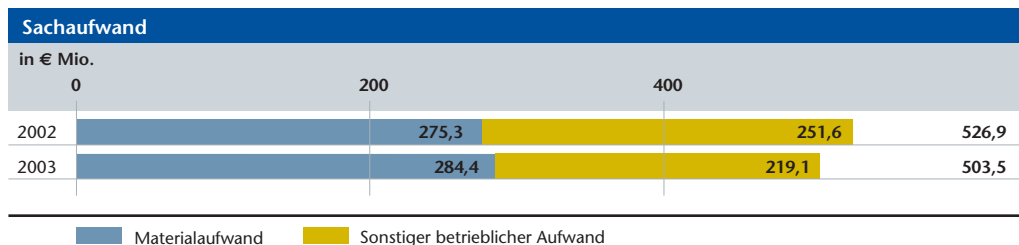
Die nachfolgenden Analysen werden auf Basis der bereinigten Vorjahreszahlen dargestellt.

Umsatz und Gesamtleistung						
in € Mio.	0	400	800	1.200	1.600	
2002					1.803,6	98,6
2003					1.834,3	75,0

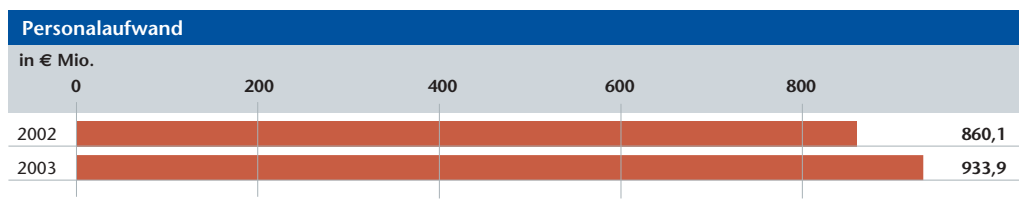
Umsatzerlöse
 Übrige Erträge

Der Fraport-Konzern konnte seine **Umsatzerlöse** im Geschäftsjahr 2003 um 1,7 % auf € 1.834,3 Mio. steigern. Insbesondere durch die Einführung der 100-prozentigen Reisegepäckkontrolle und der Geschäftsausweitung bei der ICTS Europe erzielten wir einen Umsatzzuwachs von rund 30 % auf € 240 Mio. Am Standort Frankfurt blieben die Umsätze leicht unter dem Vorjahr. Die Flughafen-Entgelte verzeichneten aufgrund der gegenüber dem Vorjahr um € 31,1 Mio. auf € 21,0 Mio. deutlich gesunkenen Erlöse aus dem Militärverkehr insgesamt einen Rückgang. Die Entgelte für Bodenverkehrsdienste (BVD) gingen infolge von Marktanteilsverlusten zurück. Gegenläufig führte die Erhöhung der Flughafen-Entgelte zum 1. Januar 2003 um durchschnittlich 2,0 % zuzüglich 0,5 % für mit den Airlines vereinbarte Sonderleistungen zu einem Umsatzzuwachs. Darüber hinaus lagen die Infrastrukturentgelte über dem Vorjahr, da sie um 2,9 % angepasst wurden.

Die **Gesamtleistung** des Fraport-Konzerns lag mit € 1.909,3 Mio. leicht über dem Niveau des Vorjahres. Die höheren Umsätze wurden durch niedrigere sonstige betriebliche Erträge weitgehend kompensiert. Maßgeblich für die geringeren sonstigen betrieblichen Erträge waren um € 28,8 Mio. auf € 21,6 Mio. gesunkene Fremdwährungskursgewinne.



Der Sachaufwand, welcher Materialaufwand und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhaltet, reduzierte sich um 4,4 % auf insgesamt € 503,5 Mio. Der **Materialaufwand** in Höhe von € 284,4 Mio. lag mit 3,3 % über dem Vorjahr, insbesondere aufgrund gestiegener Aufwendungen für bezogene Handelswaren. Dagegen sanken die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** um 12,9 % auf € 219,1 Mio. Im Jahr 2003 wurden Währungskursverluste in Höhe von € 11,5 Mio. ausgewiesen, gegenüber € 37,2 Mio. in 2002. Ebenso blieb der Beratungsaufwand um € 16,0 Mio. unter der Vorjahreshöhe. Dagegen stieg der Versicherungsaufwand um € 11,9 Mio. an.



Der Anstieg des **Personalaufwands** um 8,6 % bzw. € 73,8 Mio. ist wesentlich auf gestiegene Mitarbeiterzahlen zurückzuführen. Der Fraport-Konzern beschäftigte im Jahr 2003 durchschnittlich 23.353 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dies entspricht einem Zuwachs von 9,2 % gegenüber dem Vorjahr. Mehr Personal wurde insbesondere zur Durchführung der 100-prozentigen Reisegepäckkontrolle und im Rahmen der Geschäftsausweitung bei der auf Sicherheitsleistungen spezialisierten ICTS Europe eingesetzt. Der Personalaufwand je Mitarbeiter sank im Vorjahresvergleich konzernweit um 0,5 % auf € 40,0 Tsd. Dies resultiert aus den geringeren Personalkosten im Bereich der Sicherheitsdienste gegenüber dem Konzern-Durchschnitt. Die Personalaufwandsquote in Relation zu den Umsatzerlösen stieg um 3,2 Prozentpunkte auf 50,9 %.

Am Standort Frankfurt waren leicht rückläufige Beschäftigtenzahlen zu verzeichnen. Trotzdem nahm der Personalaufwand gegenüber dem Vorjahr um rund 2 % zu. Wesentlich hierfür waren die BAT-Tarif-erhöhung um 2,4 % und gestiegene Rückstellungen für die zukünftige Inanspruchnahme von Vorruhestands- und Altersteilzeitregelungen.

Die **Beteiligungserträge** übertrafen die Vorjahreshöhe vor allem aufgrund der Ausschüttung der zusätzlichen 30 %-Dividendenrechte für 2002 und der phasengleichen Vereinnahmung für 2003 aus Antalya in Höhe von insgesamt € 17,6 Mio. Darüber hinaus wirkte sich eine Ausgleichszahlung der Projektgesellschaft, die am Privatisierungsverfahren für die Berliner Flughäfen beteiligt war, mit € 4,8 Mio. positiv aus.

Das **Ergebnis at equity** erreichte eine Höhe von € 0,6 Mio., gegenüber € – 17,0 Mio. im Vorjahr. Einen positiven Ergebnisbeitrag von € 2,7 Mio. lieferte unser Standort Lima. Das Ergebnis at equity der Portway betrug € – 1,8 Mio. Der Standort Hannover verbesserte sein Ergebnis um € 9,4 Mio. auf € – 1,3 Mio. Die Entkonsolidierung der Manila-Gesellschaften führte zu einem Anstieg des Ergebnisses at equity.

EBITDA und EBITDA-Marge						
in € Mio.	0	100	200	300	400	500
2002 ¹						502,5
						EBITDA-Marge 27,9 %
2003						503,4
						EBITDA-Marge 27,4 %

¹ 2002 bereinigt um die Vollabschreibung Manila.

Fraport erwirtschaftete ein **EBITDA** in Höhe von € 503,4 Mio. Gegenüber dem um die Vollabschreibung des Manila-Projekts bereinigten EBITDA 2002 stieg es damit leicht um 0,2 %. Ursächlich für den Anstieg waren im Wesentlichen die höheren Beteiligungserträge, die Verbesserung des Ergebnisses at equity und geringere Beratungsaufwendungen. Geschmälert wurde das EBITDA unter anderem durch niedrigere Militärentgelte, einen Anstieg der Personalaufwandsquote durch die Ausweitung der Sicherheitsdienstleistungen und höhere Versicherungsaufwendungen.

Die **EBITDA-Marge** des Geschäftsjahrs 2003 erreichte 27,4 % und lag damit nur um 0,5 Prozentpunkte unter der Vorjahres-Marge.

Die **Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen** stiegen um 20,6 % auf € 258,1 Mio. Dies resultierte im Wesentlichen aus Abschreibungen an den Standorten Frankfurt und Frankfurt-Hahn in Höhe von insgesamt € 39,8 Mio.

Die **EBIT-Marge** ging gegenüber dem Vorjahr von 15,8 % auf 13,4 % zurück.

Das negative **Zinsergebnis** verbesserte sich gegenüber 2002 um 7,6 % auf € – 31,4 Mio. Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen sanken durch die Rückzahlung von verzinslichen Verbindlichkeiten um € 3,3 Mio.

In 2003 fielen keine Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens an.

Der Fraport-Konzern weist ein **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** in Höhe von € 215,1 Mio. aus und liegt damit um 15,4 % unter dem Vorjahr. Nach Abzug der Steuern und Minderheitenanteilen verbleibt für das Geschäftsjahr 2003 ein **Konzern-Jahresüberschuss** in Höhe von € 115,2 Mio. Dem standen im Vorjahr € 106,7 Mio. gegenüber.

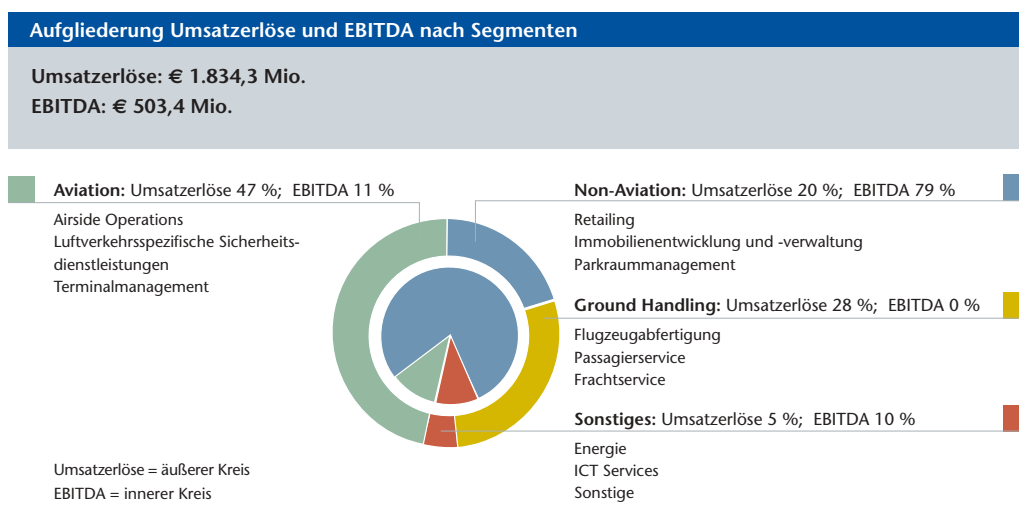
Das unverwässerte **Ergebnis pro Aktie** nach IFRS, das sich nach dem gewichteten Durchschnitt der ausgegebenen Aktien im Berichtsjahr errechnet, beträgt € 1,28.

Der Aufsichtsrat und der Vorstand werden der Hauptversammlung am 2. Juni 2004 vorschlagen, für 2003 eine **Dividende** durch die Fraport AG von € 0,44 je Aktie zu beschließen. Dies entspricht einer Dividendenrendite von 1,9 % bezogen auf den Jahresschlusskurs von € 22,80. Bezogen auf den Konzern-Jahresüberschuss beträgt die Ausschüttungsquote in diesem Fall 34,5 %.

Konzern-Segmente

Im Rahmen der Segmentberichterstattung wird die Geschäftstätigkeit des Fraport-Konzerns in vier Segmenten ausgewiesen: Aviation, Ground Handling, Non-Aviation und Sonstiges.

In Angleichung an die Berichterstattung über die allgemeine Geschäftsentwicklung werden seit Beginn des Jahres 2003 auch im Rahmen der Segmentberichterstattung Umsatzerlöse ausgewiesen. Bis dahin wurden Erträge mit Dritten publiziert.



Quelle: Fraport AG.

Im Vorjahresvergleich konnten die Segmente Aviation und Sonstiges ihre Anteile am Konzern-Umsatz jeweils um einen Prozentpunkt erhöhen, Ground Handling blieb nahezu unverändert. Der Umsatzbeitrag des Segments Non-Aviation ging um einen Prozentpunkt zurück. Für die Verschiebung zwischen Aviation und Non-Aviation ist vor allem die – nach der Verschmelzung zwischen der ICTS Europe und den CIVAS-Gesellschaften – geänderte Segmentzuordnung von Erlösen aus dem Sicherheitsgeschäft verantwortlich.

Am Konzern-EBITDA hat Non-Aviation mit rund 79 % nach wie vor den größten Anteil. Im bereinigten Vorjahresvergleich steuerte Aviation unverändert 11 % bei, das Segment Sonstiges steigerte seinen Anteil um 3 Prozentpunkte auf 10 %.

Aviation

Das Segment Aviation befasst sich mit der Entwicklung und dem Betrieb der Infrastruktur von Flughäfen einschließlich Start- und Landebahnensystemen sowie von Vorfeld- und Gepäckfördereinrichtungen. Außerdem beinhaltet es luftverkehrsspezifische Sicherheitsdienstleistungen.

in € Mio.	2003	2002	Veränderung in %
Umsatzerlöse	869,7	832,7	4,4
Segmentergebnis	- 19,3	6,9	-
EBITDA bereinigt	57,8	57,5 ¹	0,5
EBITDA	57,8	- 38,9	-
Mitarbeiter	9.926	8.437	17,6

¹ Um Abschreibungen im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt.

Im Berichtsjahr erzielte Aviation einen Anstieg seiner Umsatzerlöse gegenüber 2002 um 4,4 % auf € 869,7 Mio. Insbesondere ist dies mit einem Plus von rd. 50 % auf € 200 Mio. auf die seit Januar 2003 eingeführte 100-prozentige Reisegepäckkontrolle gemäß der neuen EU-Luftsicherheitsverordnung und die Geschäftsausweitung bei der ICTS Europe zurückzuführen. Erlössteigernd wirkte auch die Erhöhung der Flughafen-Entgelte zum 1. Januar 2003 um durchschnittlich 2 % zuzüglich einer Anhebung um 0,5 % für Sonderleistungen am Standort Frankfurt. Die Erlöse aus Militärflugverkehr waren dagegen um € 31,1 Mio. niedriger als 2002. Auch die Umsatzeinbußen am Standort Antalya infolge der Irak-Krise wirkten im Vorjahresvergleich erlösmindernd.

Der operative Aufwand nahm um 6,4 % auf € 929,2 Mio. zu. Wesentlich hierfür war der höhere Personalbedarf zur Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen. Für den Rückgang des Segmentergebnisses um € 26,2 Mio. auf € – 19,3 Mio. waren vor allem die gesunkenen Entgelte aus Militärflugverkehr, die erhöhten operativen Aufwendungen und eine erhöhte Abschreibung auf den Standort Frankfurt-Hahn ursächlich. Das Segment-EBITDA blieb im Vergleich mit dem um die außerplanmäßige Abschreibung auf das Manila-Projekt bereinigten Vorjahreswert stabil. Hierin enthalten sind Dividendenerträge in Höhe von € 9,7 Mio. aus Antalya. Zudem verbesserte sich das Ergebnis at equity um € 7,1 Mio.

Ground Handling

Das Segment Ground Handling beinhaltet die Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen wie Flugzeugabfertigung, Passagier- und Frachtservice. Vor dem Hintergrund des schwachen Verkehrsaufkommens setzte sich der Konsolidierungsprozess bei den Airlines fort. Insolvenzen, zunehmender Wettbewerb und wachsender Preis- und damit Kostendruck bei den Fluggesellschaften verschärfen auch die Situation der Zulieferer am Boden.

in € Mio.	2003	2002	Veränderung in %
Umsatzerlöse	503,6	506,4	– 0,6
Segmentergebnis	– 25,5	– 1,2	–
EBITDA	1,8	21,3	– 91,5
Mitarbeiter	7.067	7.201	– 1,9

Im Geschäftsjahr 2003 erzielte Ground Handling Umsatzerlöse in Höhe von € 503,6 Mio. und verzeichnete damit gegenüber 2002 einen Rückgang um 0,6 %. Am Standort Frankfurt sanken die Umsätze durch Marktanteilsverluste deutlicher. Der Marktanteil im Servicebereich Flugzeugabfertigung lag in 2003 bei durchschnittlich 89,8 %. Positiv entwickelten sich die Umsatzerlöse bei unseren Beteiligungen Wien und Brüssel.

Die operativen Kosten des Segments Ground Handling betragen € 562,1 Mio. und lagen damit um 1,7 % über dem Vorjahr. Während der Sachaufwand stagnierte, stieg der Personalaufwand leicht an. Am Standort Frankfurt griffen die Maßnahmen zum Personalabbau: dort beschäftigten wir im Jahresdurchschnitt 3,2 % weniger Mitarbeiter als 2002. Dieser Effekt wurde durch die 2,4-prozentige BAT-Tarifsteigerung und höhere Rückstellungen für Altersteilzeit- und Vorruhestandsregelungen, die zu einem großen Teil auch den Frachtbereich betreffen, überkompensiert.

Das Segmentergebnis sank um € 24,3 Mio. auf € – 25,5 Mio. Ursächlich hierfür waren die geringeren Umsatzerlöse bei gestiegenen Betriebskosten, insbesondere aufgrund vorgenannter Strukturmaßnahmen. Zudem gingen die aktivierten Eigenleistungen zurück, da sie seit 2003 den Segmenten verursachungsgerecht zugeordnet werden. Das EBITDA in Höhe von € 1,8 Mio. lag um € 19,5 Mio. unter dem des Vorjahres. Den genannten negativen Ergebniseffekten standen höhere Erträge aus der spanischen Ineuropa Handling UTE sowie eine Verbesserung des Ergebnisses at equity um € 0,7 Mio. auf € – 1,2 Mio. entgegen.

Non-Aviation

Das Konzern-Segment Non-Aviation beinhaltet alle Aktivitäten hinsichtlich Entwicklung, Management und Vermarktung von Flughafen-Immobilien sowie das Retail-Geschäft. Darüber hinaus umfasst es Instandhaltungs-, Versorgungs- und Ingenieurleistungen für den Betrieb und die Verfügbarkeit aller Gebäude, Geräte und technischen Anlagen an Flughäfen sowie das Parkraummanagement.

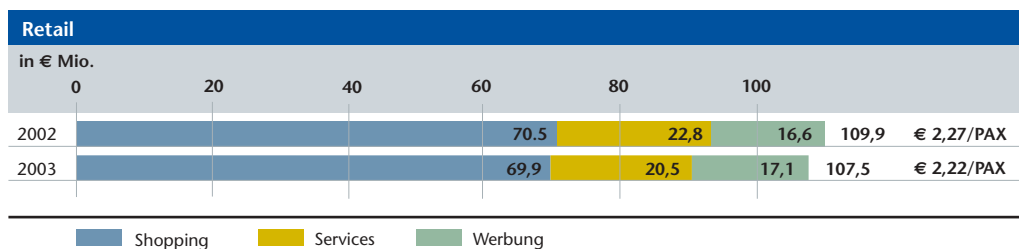
in € Mio.	2003	2002	Veränderung in %
Umsatzerlöse	369,0	390,6	- 5,5
Segmentergebnis	242,3	282,5	- 14,2
EBITDA bereinigt	395,5	391,2 ¹	1,1
EBITDA	395,5	227,0	74,2
Mitarbeiter	3.852	3.667	5,0

¹ Um Abschreibungen im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt.

Im Geschäftsjahr 2003 erzielte Non-Aviation Umsatzerlöse in Höhe von € 369,0 Mio. Das entspricht einem Rückgang um 5,5 % gegenüber dem Vorjahr. Zu den wesentlichen Gründen hierfür zählte der Wegfall der inzwischen mit der ICTS Europe verschmolzenen CIVAS-Gesellschaften, die im Jahr 2002 noch in Non-Aviation ausgewiesen worden waren. Am Standort Frankfurt erreichten die Umsätze trotz des schwierigen Marktumfelds die Vorjahreshöhe.

Mit Beginn des Geschäftsjahres 2003 haben wir die Berichterstattung über unser Retail-Geschäft mit Blick auf eine bessere Vergleichbarkeit mit anderen Flughafen-Betreibern umgestellt. Bis dahin bildeten die „Retail“-Erlöse nur die Umsatzmieten aus Einzelhandelsgeschäften inklusive Dutyfree- und Travel-Value-Shops am Airport Frankfurt ab. Seit Jahresbeginn werden diese Konzessionsabgaben als „Shopping“-Erlöse bezeichnet. Sie sind Bestandteil der „Retail“-Erlöse.

In die Retail-Erlöse fließen zum einen zusätzlich Umsatzmieten aus dem Betrieb von Restaurants, Hotels, Banken und Mietwagen-Unternehmen am Standort Frankfurt ein („Services“). Zum anderen werden die Umsätze der ebenfalls am Standort Frankfurt tätigen Media GmbH, die dort fast das gesamte Werbegeschäft abwickelt, berücksichtigt („Werbung“). Gemäß dieser erweiterten Definition belaufen sich die Retail-Erlöse 2003 auf € 107,5 Mio. Gegenüber 2002 verzeichneten sie damit einen leichten Rückgang um 2,2 %. Pro Passagier nahmen sie ebenfalls um 2,2 % auf € 2,22 ab. Darin spiegeln sich die schwache Weltkonjunktur und der starke Euro, der die Kaufkraft der internationalen Passagiere im Jahresverlauf immer weiter schmälerte, wider. Zudem kamen wegen der SARS-Epidemie weniger asiatische Passagiere, deren Kaufkraft im Retail-Bereich ein wichtiger Einflussfaktor ist.



Der operative Aufwand in Höhe von € 481,9 Mio. lag um 1,3 % über dem Vergleichswert 2002. Dem Aufwandsrückgang aus dem Wegfall der CIVAS-Gesellschaften stand ein Anstieg des Sachaufwands am Standort Frankfurt entgegen.

Das Segmentergebnis von € 242,3 Mio. ging gegenüber 2002 um 14,2 % bzw. € 40,2 Mio. zurück. Maßgeblich hierfür waren erhöhte Abschreibungen auf die Standorte Frankfurt und Frankfurt-Hahn. Das EBITDA stieg um 1,1 % auf € 395,5 Mio. Hierin enthalten war ein Anteil an den Dividenden-erträgen aus Antalya in Höhe von € 7,9 Mio. Das Ergebnis at equity verbesserte sich insbesondere wegen des Wegfalls der Manila-Gesellschaften.

Sonstiges

Das Konzern-Segment Sonstiges umfasst Aktivitäten zur Unterstützung des Flughafen-Betriebs, im Wesentlichen Informations- und Kommunikationsdienstleistungen, die Energieversorgung sowie den Betrieb der Kantinen am Standort Frankfurt.

In € Mio.	2003	2002	Veränderung in %
Umsatzerlöse	92,0	73,9	24,5
Segmentergebnis	16,3	12,9	26,4
EBITDA	48,3	32,5	48,6
Mitarbeiter	2.508	2.090	20,0

Die Umsatzerlöse des Segments Sonstiges stiegen gegenüber 2002 um 24,5 % auf € 92,0 Mio. Hierzu trug maßgeblich die Geschäftsausweitung der ICTS Europe im Bereich Flughafen-fremder Sicherheitsdienstleistungen bei. Umsatzsteigernd wirkte sich auch die erstmals ganzjährig erfolgte Einbeziehung der US-amerikanischen Air-Decision Support Technologies Inc. (DST) aus.

Da der Anstieg des operativen Aufwands unter der Zuwachsrate der Umsätze lag, nahm das Segmentergebnis um 26,4 % auf € 16,3 Mio. gegenüber 2002 zu. Das EBITDA übertraf den Vorjahreswert mit einer Steigerung um 48,6 % auf € 48,3 Mio. Darin enthalten sind Beteiligungserträge in Höhe von € 6,5 Mio. – im Wesentlichen eine Ausgleichszahlung der Projektgesellschaft, über die Fraport am Privatisierungsverfahren für die Berliner Flughäfen mitwirkte.

Änderung der Segmentberichterstattung

Mit Beginn des Jahres 2004 wird Fraport seine Segmentberichterstattung an die Weiterentwicklung seiner Organisationsstrukturen anpassen. Zukünftig wird die Geschäftstätigkeit in den vier Segmenten „Aviation“, „Retail & Properties“, „Ground Handling“ und „External Activities“ abgebildet.

Die Änderungen erfüllen mehrere Zielsetzungen: Zunächst wird mit der Konzentration aller Geschäftsaktivitäten rund um das Retailing sowie die Flächenvermietung und -vermarktung in dem Segment „Retail & Properties“ der zunehmenden Bedeutung dieses Geschäfts Rechnung getragen.

Mit der Zusammenfassung aller nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integrierten Beteiligungen in einem eigenen Segment „External Activities“ wird die Verantwortung für unser externes Geschäft zentralisiert und damit die Steuerbarkeit verbessert.

Die Anpassung der Segmente an die organisatorischen und steuerungsrelevanten Konzern-Strukturen sowie die nutzungsbezogene Zuordnung weiter Teile des Sachanlagevermögens, vor allem die Terminals, die bislang nur einem Segment zugeordnet waren, reduziert den Umfang der internen Leistungsverrechnung – ebenfalls ein wichtiger Schritt hin zu einer noch transparenteren Berichterstattung.

Beteiligungen

Derzeit hält die Fraport AG 63 in den Konzern-Kreis einbezogene Gesellschaften im In- und Ausland. Die im Folgenden beschriebenen Flughafen-Beteiligungen, sonstigen Gesellschaften und Kooperationen sind von besonderer strategischer Bedeutung und beeinflussen die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Einbezogene Konzern-Gesellschaften

Am Flughafen **Frankfurt-Hahn** (Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH) halten wir 73,07 % der Anteile. Die Strategie für den noch jungen Standort Frankfurt-Hahn setzt im Passagierverkehr auf das sich entwickelnde Angebot der Low-Cost-Carrier sowie auf wachsendes Charter- und Cargo-Geschäft. Neben unserem Hauptkunden, der irischen Fluggesellschaft Ryanair, nutzt nunmehr auch ein zweiter Low-Cost-Carrier, Volare Airlines, die vorteilhaften Rahmenbedingungen. Das Passagierwachstum am Flughafen Frankfurt-Hahn zeigt die ungebremste Nachfrage. Am zehntgrößten Flughafen Deutschlands wurden insgesamt 2,4 Mio. Fluggäste gezählt – eine Steigerung um 67,3 % gegenüber dem Vorjahr. Auch die abgefertigte Frachtmenge erhöhte sich deutlich um 14,1 % auf gut 159 Tsd. t. Bezogen auf das Frachtaufkommen ist Frankfurt-Hahn inzwischen der fünftgrößte Flughafen Deutschlands. Der Umsatz erhöhte sich gegenüber 2002 um 51,4 % auf € 22,4 Mio., das Ergebnis vor Verlustübernahme beläuft sich auf € – 18,2 Mio. nach € – 20,4 Mio. im Vorjahr. Im Geschäftsjahr tätigten wir Investitionen in Höhe von € 24,0 Mio., insbesondere zum Ausbau der Start- und Landebahn sowie der Terminalanlagen.

Der Standort **Saarbrücken** (Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH) ist mit fast 0,5 Mio. Passagieren (– 0,7 %) der kleinste Flughafen in unserem Portfolio. Der Flughafen wickelt vor allem Passagierverkehr im Pauschalreisesektor ab. Bei einem um 4,1 % auf € 9,5 Mio. gestiegenen Umsatz wurde unverändert ein ausgeglichenes Ergebnis realisiert.

Der Betrieb des internationalen Terminals im türkischen **Antalya** (Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi) verlief im Jahr 2003 trotz äußerer Einflüsse wie den Auswirkungen des Irak-Kriegs und Terroranschlägen erfolgreich. An der Betreibergesellschaft besitzt die Fraport AG 50 % der Gesellschafteranteile und zusätzlich 30 % der Dividendenrechte. Trotz des schwierigen Umfelds konnte die Zahl der Passagiere mit 9,7 Mio. gegenüber dem Vorjahr nahezu gehalten (– 0,4 %) werden. Die quotaleinbezogenen Umsatzerlöse sanken um 12,4 % auf € 47,2 Mio. Der Ergebnisbeitrag der Gesellschaft verbesserte sich um 33,1 % auf € 18,9 Mio. Weiterhin trug Antalya € 17,6 Mio. zu den Erträgen aus Beteiligungen bei. Diese resultierten aus den 30 %-Dividendenrechten für zwei Geschäftsjahre.

Am Standort **Wien** konnte das Angebot unserer Tochter VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH (VAS) auf dem Flughafen der österreichischen Hauptstadt verbessert werden. Neue Kunden und gesteigerte Frequenzen bei bestehenden Kunden haben die Kosten-/Erlös-Struktur 2003 gegenüber den Vorjahren verbessert. Der Umsatz stieg um 47,8 % auf € 10,2 Mio., der Jahresfehlbetrag wird mit € – 0,3 Mio. ausgewiesen (Vorjahr: € – 0,7 Mio.).

Wir haben unser Engagement im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen an 46 Standorten verstärkt, vor allem in Deutschland, Frankreich und Großbritannien. Derzeit sind rund 8.600 Mitarbeiter für die **ICTS-Gruppe** tätig, die seit 2002 zu 100 % in unserem Besitz ist und im gleichen Jahr mit der CIVAS GmbH fusioniert wurde. Die ICTS Europe ist in den fünf Geschäftsfeldern Aviation Security, Integrated Services, Non-Aviation Security, Terminal Services und Training & Consulting tätig. Der Schwerpunkt liegt dabei im Geschäftsfeld Aviation Security. Starkes Wachstum erwartet man in der Zukunft im Bereich Integrated Services, wobei eine Verknüpfung von Sicherheitsdienstleistungen, Passagierflüssen und Technologie gemeint ist. Im Jahr 2003 erhöhte sich der Umsatz vor Konsolidierung um 30,3 % auf

€ 251,3 Mio., der Jahresüberschuss lag mit € 9,5 Mio. um 75,9 % über dem Vorjahreswert. Die ICTS Europe hat konzerninterne Umsätze in Höhe von € 41,2 Mio. erbracht. Es wurden unter anderem € 8,1 Mio. Goodwill-Abschreibungen vorgenommen. Nach Konsolidierung leistete die ICTS Europe damit einen Ergebnisbeitrag zum Konzern von € – 3,1 Mio. (Vorjahr: € – 11,9 Mio.).

Beteiligungsgesellschaften at equity

Unsere Beteiligung am Flughafen **Hannover-Langenhagen** (Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH) haben wir aufgrund der Ausübung der Verkaufsoption durch den bisherigen Mitgesellschafter Norddeutsche Landesbank im Juli 2003 gegen Zahlung von € 30,1 Mio. um 10 % auf 30 % erhöht. Die Anpassung an den Zeitwert wurde bereits im Vorjahr durch die Bildung einer Drohverlustrückstellung in Höhe von € 18,7 Mio. berücksichtigt. Als eine Heimatbasis der Hapag-Lloyd Flug GmbH und seit 2003 auch des Low-Cost-Carriers Hapag-Lloyd Express GmbH zählt der Flughafen Hannover im Ferienflugverkehr zu den wichtigsten deutschen Airports. Die Zahl der Passagiere stieg 2003 im Vergleich zum Vorjahr um 6,2 % auf rund 5,0 Mio. Das Ergebnis at equity auf Basis des Jahresabschlusses 2002 verbesserte sich im gleichen Zeitraum von € –10,7 Mio. auf € –1,3 Mio.

Am Standort **Lima** (Lima Airport Partners S.R.L.) halten wir eine Beteiligung in Höhe von 42,75 %. Unsere Beteiligungsgesellschaft verfügt über eine 30-jährige Konzession zum Betrieb des Flughafens Jorge Chavez in Lima mit einer Verlängerungsoption über weitere zehn Jahre. Die wachsende Bedeutung dieses Airports wird auch an der im Jahr 2003 um 5,1 % auf 4,5 Mio. gestiegenen Zahl der Fluggäste sichtbar. Das Ergebnis at equity hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 17,4 % auf € 2,7 Mio. verbessert.

Das Unternehmen **Portway-Handling** de Portugal, S.A. (Portway-Handling), an dem wir mit 40 % beteiligt sind, ist auf den bedeutendsten Airports des Landes – Lissabon, Porto und Faro – im Bereich Bodenverkehrsdienstleistungen tätig. Wegen des schwierigen Marktumfelds ergab sich ein Ergebnis at equity in Höhe von € –1,8 Mio.

Übrige Beteiligungsgesellschaften

In **Spanien** sind wir mit jeweils 20 % an sechs Arbeitsgemeinschaften (UTE) mit der Kurzfirmierung Ineuropa Handling beteiligt. Im Rahmen von Konzessionsverträgen erbringen die Ineuropa Handling UTEs Abfertigungsdienstleistungen auf den Flughäfen Madrid-Barajas, Palma de Mallorca, Alicante, Ibiza, Menorca und Teneriffa Süd. Kleinere Satellitenstationen werden darüber hinaus auf den Flughäfen Teneriffa Nord, Las Palmas (nur Frachtabfertigung) und Albacete betrieben. Die Beteiligungserträge haben sich gegenüber dem Vorjahr um 60,5 % auf € 6,9 Mio. erhöht. Die Konzession in Teneriffa steht derzeit zur Erneuerung an.

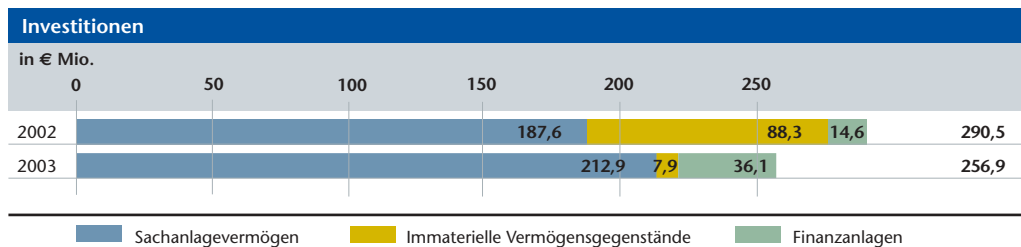
Nach dem Scheitern des Privatisierungsverfahrens um den Bau des Flughafens **Berlin-Brandenburg International** ist am 5. Juni 2003 eine Abwicklungsvereinbarung zwischen Bund, Ländern und Konsortialpartnern unterzeichnet worden. Im Zuge dessen erfolgte eine Ausgleichszahlung der Projektgesellschaft, die wir mit € 4,8 Mio. in den Beteiligungserträgen ausweisen.

Gemeinsam mit der niederländischen Schiphol Group halten wir über die gemeinsame Tochter Pantares Tradeport Asia Ltd. einen 37,5 %-Anteil an der Projektgesellschaft **Tradeport Hong Kong Ltd.**, die im Besitz einer 25-jährigen Betriebskonzession für das Logistikzentrum ist. Im März 2003 wurde es eröffnet. Obwohl die SARS-Epidemie den Start erschwerte, konnten Rahmenvereinbarungen getroffen und der Betrieb mit ersten Kunden, hauptsächlich aus der Elektronikindustrie, aufgenommen werden. Hongkong bietet eine strategisch günstige Ausgangsposition für die Vermarktung von Logistik-Dienstleistungen im Wachstumsmarkt Asien.

Investitionen

Die **Gesamtinvestitionen** betragen im Geschäftsjahr 2003 € 256,9 Mio. im Vergleich zu € 290,5 Mio. im Vorjahr.

Für den Rückgang waren vor allem niedrigere **Investitionen in immaterielle Vermögenswerte** maßgeblich, sie sanken von € 88,3 Mio. auf € 7,9 Mio. Im Rahmen der Vollkonsolidierung der ICTS Europe entstand im Vorjahr mit dem Erwerb der restlichen 55 % der Gesellschaftsanteile ein Goodwill in Höhe von € 60,0 Mio. Außerdem wurde in 2002 ein Goodwill in Höhe von € 8,2 Mio. in Zusammenhang mit dem Erwerb der DST aktiviert. Darüber hinaus führten wir am 1. Juli 2002 die Software SAP R/3 erfolgreich ein. Hierbei entstanden aktivierungspflichtige Kosten in Höhe von € 10,5 Mio., denen 2003 keine entsprechenden Aktivierungen gegenüberstanden.



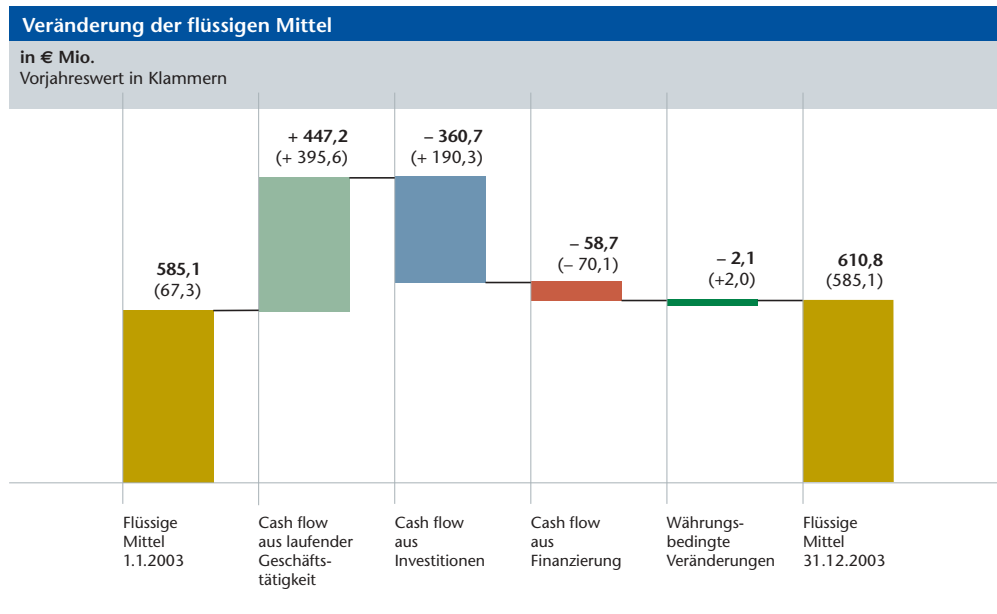
Die Investitionen in **Sachanlagen** stiegen gegenüber dem Vorjahr um € 25,3 Mio. auf € 212,9 Mio. an. Der Großteil dieser Investitionen entfiel auf den Standort Frankfurt. Im Rahmen des Flughafen-Ausbau investierten wir € 52,8 Mio.: Darunter entfielen € 23,5 Mio. für die Flughafen-Infrastruktur inklusive der Leistungen für das Planfeststellungs- und Raumordnungsverfahren, € 17,5 Mio. für die zukünftige Erweiterung des Vorfelds auf der Flughafen-Südseite und € 11,8 Mio. auf sonstige Leistungen in Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau. Darüber hinaus erfolgten Sachanlage-Investitionen in Höhe von € 29,2 Mio. in den Um- und Ausbau sowie die Erweiterung der brandschutztechnischen Ausstattung der Terminalgebäude. Die Modernisierung bestehender Flugbetriebsflächen einschließlich deren Befeuerung und Maßnahmen zur Flugsicherung schlug mit € 24,2 Mio. zu Buche, insbesondere für die Sanierung der Start- und Landebahn Nord. Für den Ausbau der Kommunikationsinfrastruktur fielen € 16,8 Mio. an. Der Flughafen Frankfurt-Hahn investierte € 24,0 Mio. in das Start- und Landebahnensystem, den Parkplatzausbau und die Erweiterung der Terminalanlagen. Unsere Ground-Handling-Beteiligung in Brüssel investierte € 14,1 Mio. in Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Die Investitionen in Beteiligungen at equity und andere Finanzanlagen stiegen um € 21,5 Mio. auf € 36,1 Mio. Am Flughafen Hannover-Langenhagen wurde aufgrund der Ausübung der vertraglich vereinbarten Verkaufsoption durch die Norddeutsche Landesbank im Juli 2003 zu einem Kaufpreis in Höhe von € 30,1 Mio. unsere Anteilsquote um 10 % erhöht, sodass wir jetzt 30 % der Anteile besitzen. Die notwendige Abschreibung wurde bereits im Vorjahr durch die Bildung einer Rückstellung in Höhe von € 18,7 Mio. erfasst.

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

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

Kapitalflussrechnung



Der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit** in Höhe von € 447,2 Mio. resultierte mit € 467,0 Mio. (im Vorjahr € 513,8 Mio.) aus dem betrieblichen Bereich. Dem gegenüber stehen Mittelabflüsse in Höhe von € 0,5 Mio. aus dem finanziellen Bereich sowie € 19,3 Mio. Zahlungen für Ertragssteuern (im Vorjahr € 88,5 Mio.). Die Verbesserung der Mittelabflüsse aus dem finanziellen Bereich war insbesondere auf die gestiegenen Zuflüsse aus Beteiligungen zurückzuführen. Insgesamt stieg der Zahlungsmittelzufluss um € 51,6 Mio. oder 13,0 %.

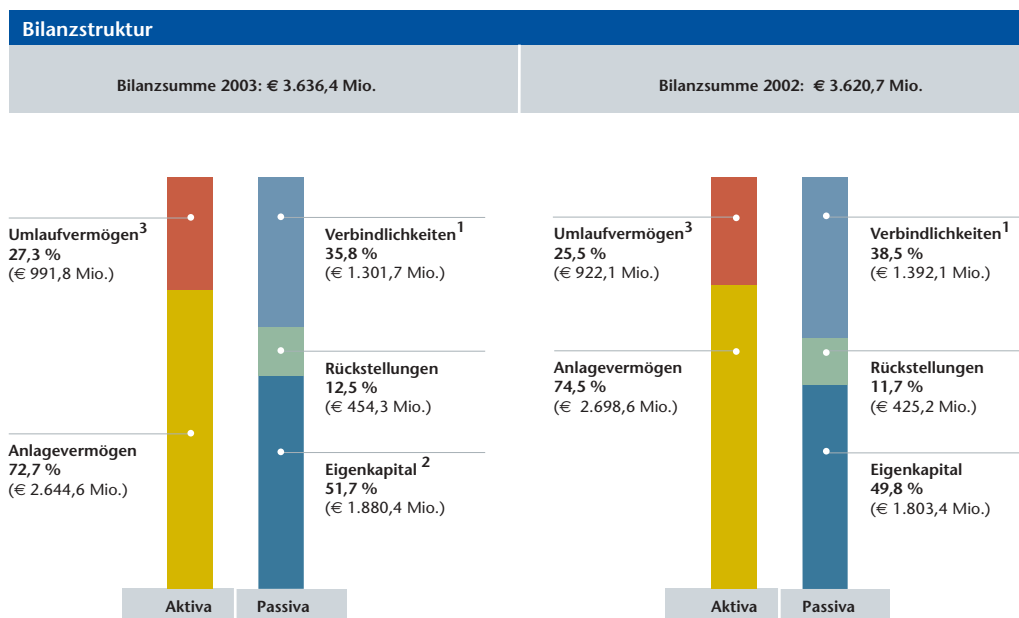
Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** war geprägt durch gestiegene Investitionen in Sachanlagen, at-equity-Beteiligungen und Auszahlungen aufgrund der Garantieverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt. Im Vorjahr resultierte der Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit aus dem Verkauf des Spezialfonds.

Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** weist im Geschäftsjahr 2003 einen Zahlungsmittelabfluss von € 58,7 Mio. aus, der sich weitestgehend aus der Rückzahlung von Finanzschulden ergibt.

Der **Finanzmittelbestand** erhöhte sich dementsprechend um € 25,7 Mio.

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** hat sich im Vergleich zum 31. Dezember 2002 um 0,4 % auf € 3.636,4 Mio. erhöht. Die Vermögensstruktur bleibt weiterhin langfristig geprägt. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist gegenüber dem Vorjahr von 74,5 % auf 72,7 % nur leicht gesunken.



¹ Inklusive Anteilen fremder Gesellschafter, Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen, Rechnungsabgrenzungsposten, Rückstellungen für Latente Steuerverpflichtungen sowie vorgesehene Dividendenzahlung.

² Ohne die in 2004 vorgesehene Dividendenzahlung für 2003.

³ Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten und Latenten Steueransprüchen.

Das **Anlagevermögen** hat sich um 2,0 % bzw. € 54,0 Mio. auf € 2.644,6 Mio. vermindert. Das **Umlaufvermögen** inkl. Rechnungsabgrenzungsposten und latenten Steueransprüchen verzeichnete einen Anstieg um 7,6 % bzw. € 69,7 Mio. auf € 991,8 Mio.

Kennzahlenüberblick			
Bilanzielle Kennzahlen		2003	2002
Netto-Finanzschulden (Finanzschulden – Liquide Mittel)	€ Mio.	227,2	324,6
Gearing (Netto-Finanzschulden/Eigenkapital ¹)	%	12,1	18,0
Verschuldungsgrad (Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme)	%	6,2	9,0
Dynamischer Verschuldungsgrad (Netto-Finanzschulden/Cash flow ²)	%	50,8	82,1
Working Capital (Umlaufvermögen – kurzfristige Verbindlichkeiten)	€ Mio.	535,1	422,0
Anlagendeckung (Eigenkapital ¹ /Anlagevermögen nach Abzug Sonderposten)	%	71,7	67,4
Liquidität 1. Grades (Liquide Mittel/kurzfristige Verbindlichkeiten)	%	151,9	130,5
Liquidität 2. Grades (Liquide Mittel + kurzfristige Forderungen/kurzfristige Verbindlichkeiten)	%	225,2	184,9

¹ Ohne die in 2004 vorgesehene Dividendenzahlung für 2003.

² Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit.

Die **Eigenkapitalquote** (ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende) lag mit 51,7 % über dem Vorjahreswert von 49,8 %. Das Eigenkapital deckt 71,7 % des Anlagevermögens (nach Abzug der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen).

Das **Fremdkapital** (einschließlich Sonder- und Abgrenzungsposten und vorgesehener Ausschüttung) betrug zum Bilanzstichtag € 1.756,0 Mio. und hatte damit einen Anteil von 48,3 % der Bilanzsumme. Im Vergleich zum Bilanzstichtag des Vorjahres sanken die Bankschulden in 2003 um 7,9 % auf € 838,0 Mio. Die Netto-Finanzschulden lagen zum Jahresende bei € 227,2 Mio. Das Verhältnis der Netto-Finanzschulden zum Eigenkapital (Gearing) entwickelte sich positiv von 18,0 % auf 12,1 %.

Abhängigkeitsbericht

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

Corporate Governance Kodex

Am 15. Dezember 2003 hat der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die so genannte Entsprechenserklärung einschließlich der Abweichungen zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG verabschiedet und auf unserer Webseite öffentlich zugänglich gemacht.

Risikomanagement

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

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

Risikomanagement-Strukturen

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

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

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

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

Wesentliche Risiken

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

Gesamtwirtschaftliche Risiken

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

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

Marktrisiken

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

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

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

Risiken in Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau

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

Die Ausbaupläne stoßen auf erheblichen Widerstand bei verschiedenen Interessengruppen in der Region. Es ist wegen des Ausbauvorhabens bereits zu Klagen beziehungsweise Klageandrohungen durch solche Gruppen und Kommunen gekommen. Trotz des erfolgreichen Abschlusses des Raumordnungsverfahrens im Sommer 2002 als erster Stufe der notwendigen Verwaltungsverfahren und des Beginns des Planfeststellungsverfahrens im September 2003 ist das Risiko einer bedeutenden Verzögerung oder gar Verhinderung des Ausbaus auf juristischem Wege nicht auszuschließen. In diesem Zusammenhang kann es auch zu finanziellen Mehrbelastungen kommen. Um bei der Bevölkerung und den sonstigen vom Flughafen-Ausbau betroffenen Gruppen einen möglichst breiten Konsens zu erzielen, haben wir uns entschieden, bei der Umsetzung des Ausbauvorhabens die Ergebnisse und Empfehlungen des Mediations-

verfahrens zu beachten. Diese sind in dem Zehn-Punkte-Programm der Fraport AG aufgenommen. Das Zehn-Punkte-Programm sieht unter anderem Maßnahmen für passiven Schallschutz an Gebäuden und die Förderung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel wie der Bahn vor.

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

Finanzwirtschaftliche Risiken

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

Rechtliche Risiken

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sonstige Risiken

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

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

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

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

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

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

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

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

Gesamtrisikobeurteilung

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

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

Ausblick

Flughafen-Ausbau

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

A380-Wartung

Beim Planfeststellungsverfahren für den – unabhängig von der neuen Landebahn geplanten – Bau der Werft für den Airbus A380 läuft seit Mitte Januar 2004 der Erörterungstermin. Mit Abschluss des Verfahrens rechnen wir im ersten Halbjahr 2004. Somit kann die Investition für die Wartungshalle aller Voraussicht nach rechtzeitig zu der für das Jahr 2007 angestrebten Inbetriebnahme des A380 durch die Lufthansa durchgeführt werden. Die Flotte soll in Frankfurt stationiert werden und bis zum Jahr 2015 voraussichtlich 15 Maschinen umfassen.

Geschäftsaussichten für 2004

Für das Jahr 2004 erwarten wir eine positive Entwicklung von Umsatz und Konzern-Jahresüberschuss. Unter den Annahmen eines realen Weltwirtschaftswachstums von 3,9 % und eines Anstiegs des realen BIP in Deutschland um 1,0 % gehen wir von einer Zunahme des Luftverkehrsaufkommens im Fraport-Konzern aus. Konzernweit erwarten wir rund 74,5 Mio. Fluggäste. Am Standort Frankfurt rechnen wir mit einem Anstieg der Passagierzahlen um 3,5 % auf rund 50 Mio., in Antalya wird die Zahl der Fluggäste voraussichtlich auf 11 Mio. zunehmen.

Mit Umsatzsteigerungen rechnen wir vor allem aufgrund der prognostizierten Erholung des Verkehrsaufkommens, der Erhöhung der Flughafen-Entgelte zum 1. Januar 2004 am Standort Frankfurt und der erwarteten Mehrerlöse aus Dienstleistungen im Bereich Luftsicherheit. Negative Umsatzeffekte erwarten wir vor allem am Standort Frankfurt wegen möglicherweise abermals rückläufiger Erlöse aus Militärverkehr, Marktanteilsverlusten im Segment Ground Handling und einem Rückgang der umsatzabhängigen Gestattungsentgelte.

EBITDA und Konzern-Jahresüberschuss sehen wir für 2004 über den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres. Wesentlich hierfür sollte eine im Vergleich mit den Umsatzerlösen unterproportionale Steigerung von Sach- und Personalaufwand sein, zu der die kostensenkenden Maßnahmen aus dem „WM 2005“-Projekt maßgeblich beitragen sollen. Ergebnisbelastend werden sich voraussichtlich zusätzliche Kosten für die Intensivierung der Sicherheitskontrollen auf dem Flughafen-Gelände gemäß der EU-Luftsicherheitsverordnung auswirken.

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

Die Bestandteile des Lageberichts Glossar und Sechs-Jahres-Übersicht sind ab Seite 120 wiedergegeben.

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

in € Mio.	Anhang	2003	2002
Umsatzerlöse	(6)	1.834,3	1.803,6
Verminderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	(7)	- 0,1	- 0,8
Andere aktivierte Eigenleistungen	(8)	18,0	19,2
Sonstige betriebliche Erträge	(9)	57,1	80,2
Gesamtleistung		1.909,3	1.902,2
Materialaufwand	(10)	- 284,4	- 275,3
Personalaufwand	(11)	- 933,9	- 860,1
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Anlagevermögens und Sachanlagen	(12)	- 258,1	- 214,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(13)	- 219,1	- 251,6
Betriebliches Ergebnis		213,8	301,1
Zinsergebnis	(14)	- 31,4	- 34,0
Ergebnis at equity	(15)	0,6	- 17,0
Erträge aus Beteiligungen	(16)	30,9	4,3
Abschreibungen auf Finanzanlagen	(17)	0,0	- 3,8
Außerplanmäßige Abschreibung auf Manila-Engagement	(18)	0,0	- 289,5
Sonstiges Finanzergebnis	(19)	1,2	3,8
Finanzergebnis		1,3	- 336,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		215,1	- 35,1
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(20)	- 93,3	- 79,4
Sonstige Steuern	(21)	- 5,6	- 5,0
Fremden Gesellschaftern zustehendes Ergebnis		- 1,0	- 1,3
Konzern-Jahresüberschuss (im Vorjahr Konzern-Jahresfehlbetrag)		115,2	- 120,8
Entnahme aus der Kapitalrücklage		0,0	130,3
Einstellung in Gewinnrücklagen		- 75,5	- 9,5
Konzern-Bilanzgewinn		39,7	0,0
Ergebnis je 10-Euro-Aktie in €	(22)		
unverwässert		1,28	- 1,34
verwässert		1,26	- 1,33
EBITDA		503,4	241,9
EBIT		245,3	- 4,9

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

Aktiva			
in € Mio.	Anhang	Stand 31.12.2003	Stand 31.12.2002
A. Anlagevermögen		2.644,6	2.698,6
I. Immaterielle Vermögenswerte	(23)	198,3	225,1
II. Sachanlagen	(24)	2.376,8	2.403,9
III. Beteiligungen at equity	(25)	45,9	37,3
IV. Andere Finanzanlagen	(26)	23,6	32,3
B. Umlaufvermögen		937,2	870,5
I. Vorräte	(27)	17,1	13,1
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(28)	181,3	195,9
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(29)	128,0	76,4
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(30)	610,8	585,1
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(31)	40,1	43,1
D. Latente Steueransprüche	(32)	14,5	8,5
		3.636,4	3.620,7

Passiva			
in € Mio.	Anhang	Stand 31.12.2003	Stand 31.12.2002
A. Eigenkapital	(33)	1.920,1	1.803,4
I. Gezeichnetes Kapital		902,2	900,6
II. Kapitalrücklage		533,2	532,0
III. Gewinnrücklagen		445,0	370,8
IV. Konzern-Bilanzgewinn		39,7	0,0
B. Anteile fremder Gesellschafter	(34)	11,6	12,9
C. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(35)	22,8	24,2
D. Rückstellungen	(36)	454,3	425,2
E. Verbindlichkeiten		1.017,3	1.129,9
I. Finanzschulden	(37)	838,0	909,7
II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(38)	79,0	94,8
III. Andere Verbindlichkeiten	(39)	100,3	125,4
F. Rechnungsabgrenzungsposten	(40)	62,8	66,6
G. Latente Steuerverpflichtungen	(41)	147,5	158,5
		3.636,4	3.620,7

Konzern-Kapitalflussrechnung

in € Mio.	Anhang	2003	2002
Konzern-Jahresüberschuss (im Vorjahr Konzern-Jahresfehlbetrag)		115,2	- 120,8
Ertragsteuern		93,3	79,4
Fremden Gesellschaftern zustehendes Ergebnis		1,0	1,3
Berichtigungen für:			
Abschreibungen/Zuschreibungen (Anlagevermögen)		257,5	279,3
Abschreibungen auf Forderungen Manila-Engagement		-	241,7
Zinsergebnis		31,4	34,0
Beteiligungserträge		- 30,9	- 4,3
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen		- 10,1	0,6
Unrealisierte Fremdwährungsergebnisse		- 3,5	2,7
Veränderungen der Equity-Bewertung		0,1	5,2
Veränderungen der Vorräte		- 4,0	- 0,9
Veränderungen der Forderungen		- 36,4	- 31,4
Veränderung des übrigen Umlaufvermögens		- 3,0	1,2
Veränderungen der Rückstellungen		108,3	7,1
Veränderungen des übrigen Fremdkapitals		- 51,9	18,7
Betrieblicher Bereich		467,0	513,8
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen		- 50,5	- 53,8
Erhaltene Zinsen		19,1	19,8
Erhaltene Dividenden		30,9	4,3
Gezahlte Ertragsteuern		- 19,3	- 88,5
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	(43)	447,2	395,6
Investitionen in immaterielle Vermögenswerte		- 7,9	- 20,0
Investitionen in Sachanlagen		- 212,9	- 187,6
Erwerb von konsolidierten Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen (abzüglich erworbene Finanzmittel)		-	- 70,4
Investitionen in Beteiligungen at equity		- 31,2	- 0,6
Spezialfonds		-	489,9
Zahlungen aufgrund von Garantieverpflichtungen für Investitionen im Zusammenhang mit Manila-Engagement		- 136,5	-
Sonstige Finanzinvestitionen		- 1,3	- 31,9
Erlöse aus Anlagenabgängen		29,1	10,9
Mittelabfluss/Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit	(43)	- 360,7	190,3
Ausschüttungen		- 1,0	- 37,7
Kapitalerhöhung		2,6	6,5
Veränderung der Finanzschulden		- 60,3	- 38,9
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	(43)	- 58,7	- 70,1
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		- 2,1	2,0
Veränderung des Finanzmittelbestands		25,7	517,8
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		585,1	67,3
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	(43)	610,8	585,1

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

in € Mio.	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gesetzliche Rücklage	Andere Gewinnrücklagen	Konzern-Bilanzgewinn	Gesamt
Stand 1.1.2002		900,9	662,4	36,5	328,5	36,0	1.964,3
Kapitalerhöhung gegen Einlagen		1,0	1,5	–	–	–	2,5
Ausschüttung		–	–	–	–	– 36,0	– 36,0
Weitergabe eigener Anteile		0,1	0,1	–	–	–	0,2
Kauf eigener Anteile		– 1,4	– 1,7	–	–	–	– 3,1
Konzern-Jahresfehlbetrag		–	–	–	9,5	– 130,3	– 120,8
Entnahme aus der Kapitalrücklage		–	– 130,3	–	–	130,3	0,0
Währungsänderungen		–	–	–	– 4,9	–	– 4,9
Marktbewertung von Derivaten		–	–	–	– 1,3	–	– 1,3
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen		–	–	–	2,5	–	2,5
Stand 31.12.2002	(33)	900,6	532,0	36,5	334,3	0,0	1.803,4
Stand 1.1.2003		900,6	532,0	36,5	334,3	0,0	1.803,4
Kapitalerhöhung gegen Einlagen		1,5	1,1	–	–	–	2,6
Weitergabe eigener Anteile		0,1	0,1	–	–	–	0,2
Konzern-Jahresüberschuss		–	–	–	75,5	39,7	115,2
Aktienoptionen		–	–	–	0,3	–	0,3
Währungsänderungen		–	–	–	– 4,0	–	– 4,0
Marktbewertung von Derivaten		–	–	–	1,3	–	1,3
Konsolidierungsmaßnahmen/übrige Veränderungen		–	–	–	1,1	–	1,1
Stand 31.12.2003	(33)	902,2	533,2	36,5	408,5	39,7	1.920,1

Konzern-Anlagenspiegel

in € Mio.	Anschaffungs-/ Herstellungskosten zum 1.1.2003	Veränderungen aus Währungs- umrechnungsdifferenzen	Konsolidierungs- kreis- änderungen	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Anschaffungs-/ Herstellungskosten zum 31.12.2003
Immaterielle Vermögenswerte							
Konzessionen, Patente, Lizenzen und ähnliche Rechte	123,4	- 0,3	0,0	7,9	- 4,3	2,1	128,8
Geschäfts- oder Firmenwert	213,1	- 1,2	0,0	0,0	- 0,5	0,0	211,4
Gesamt	336,5	- 1,5	0,0	7,9	- 4,8	2,1	340,2
Sachanlagen							
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	3.195,9	0,0	0,0	34,0	- 9,1	5,6	3.226,4
Technische Anlagen und Maschinen	1.551,2	0,0	0,0	45,9	- 38,9	16,5	1.574,7
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	335,8	0,2	0,0	36,3	- 24,8	0,8	348,3
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	130,0	0,0	0,0	96,7	- 3,7	- 25,0	198,0
Gesamt	5.212,9	0,2	0,0	212,9	- 76,5	- 2,1	5.347,4
Beteiligungen at equity	75,1	- 2,0	0,0	34,8	- 5,3	0,0	102,6
Andere Finanzanlagen							
Sonstige Beteiligungen	20,3	0,0	0,0	0,0	- 6,4	0,0	13,9
Ausleihungen an Beteiligungen ¹	76,9	- 0,6	0,0	1,0	- 2,0	0,0	75,3
Wertpapiere des Anlagevermögens	0,1	0,0	0,0	0,0	- 0,1	0,0	0,0
Sonstige Ausleihungen	16,6	0,0	0,0	0,3	- 2,3	0,0	14,6
Gesamt	113,9	- 0,6	0,0	1,3	- 10,8	0,0	103,8
Anlagevermögen	5.738,4	- 3,9	0,0	256,9	- 97,4	0,0	5.894,0

¹ Dies betrifft Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen.

	Kumulierte Abschreibun- gen zum 1.1.2003	Konsolidie- rungskreis- änderungen	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Zuschrei- bungen	Kumulierte Abschreibun- gen zum 31.12.2003	Restbuch- werte zum 31.12.2003	Restbuch- werte zum 31.12.2002
	59,3	0,0	14,1	- 3,9	0,0	0,0	69,5	59,3	64,1
	52,1	0,0	20,3	0,0	0,0	0,0	72,4	139,0	161,0
	111,4	0,0	34,4	- 3,9	0,0	0,0	141,9	198,3	225,1
	1.316,7	0,0	131,1	- 4,2	- 0,9	0,0	1.442,7	1.783,7	1.879,2
	1.248,7	0,0	65,9	- 37,7	0,9	- 0,4	1.277,4	297,3	302,5
	243,6	0,0	26,7	- 19,8	0,0	0,0	250,5	97,8	92,2
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	198,0	130,0
	2.809,0	0,0	223,7	- 61,7	0,0	- 0,4	2.970,6	2.376,8	2.403,9
	37,8	0,0	18,9	0,0	0,0	0,0	56,7	45,9	37,3
	15,8	0,0	0,0	- 2,9	0,0	0,0	12,9	1,0	4,5
	64,3	0,0	0,0	- 0,6	2,7	- 0,4	66,0	9,3	12,6
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
	1,5	0,0	0,0	- 0,2	0,0	0,0	1,3	13,3	15,1
	81,6	0,0	0,0	- 3,7	2,7	- 0,4	80,2	23,6	32,3
	3.039,8	0,0	277,0	- 69,3	2,7	- 0,8	3.249,4	2.644,6	2.698,6

Segmentberichterstattung

(Textziffer 42)

Primäre Segmentberichterstattung							
in € Mio.		Aviation	Non-Aviation	Ground Handling	Sonstiges	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2003	869,7	369,0	503,6	92,0	–	1.834,3
	2002	832,7	390,6	506,4	73,9	–	1.803,6
Sonstige Erträge	2003	31,4	27,9	9,1	6,6	–	75,0
	2002	46,1	38,5	12,0	2,0	–	98,6
Erträge mit Dritten	2003	901,1	396,9	512,7	98,6	–	1.909,3
	2002	878,8	429,1	518,4	75,9	–	1.902,2
Intersegmentäre Erträge	2003	74,4	472,4	45,6	177,2	– 769,6	–
	2002	57,6	445,6	53,1	167,3	– 723,6	–
Erträge gesamt	2003	975,5	869,3	558,3	275,8	– 769,6	1.909,3
	2002	936,4	874,7	571,5	243,2	– 723,6	1.902,2
Segmentergebnis	2003	–19,3	242,3	–25,5	16,3	0,0	213,8
	2002	6,9	282,5	–1,2	12,9	0,0	301,1
Abschreibungsaufwand des Segmentvermögens	2003	65,6	145,1	21,7	25,7	–	258,1
	2002	55,9	116,7	20,1	21,4	–	214,1
Anteiliges Periodenergebnis der at equity bewerteten Unternehmen	2003	1,8	0,2	–1,2	–0,2	–	0,6
	2002	–5,3	–8,0	–1,9	–1,8	–	–17,0
Erträge aus Beteiligungen	2003	9,7	7,9	6,8	6,5	–	30,9
	2002	0,0	0,0	4,3	0,0	–	4,3
EBITDA vor Abschreibung Manila-Engagement	2003	57,8	395,5	1,8	48,3	–	503,4
Manila-Engagement	2002	57,5	391,2	21,3	32,5	–	502,5
Außerplanmäßige Abschreibung Manila-Engagement – EBITDA-wirksam	2003	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0
	2002	96,4	164,2	0,0	0,0	–	260,6
EBITDA	2003	57,8	395,5	1,8	48,3	–	503,4
	2002	–38,9	227,0	21,3	32,5	–	241,9
Abschreibungsaufwand des Segmentvermögens	2003	65,6	145,1	21,7	25,7	–	258,1
	2002	55,9	116,7	20,1	21,4	–	214,1
Abschreibungen auf Finanzanlagen	2003	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0
	2002	0,0	3,8	0,0	0,0	–	3,8
Außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen Manila-Engagement	2003	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0
	2002	10,7	18,2	0,0	0,0	–	28,9
EBIT	2003	–7,8	250,4	–19,9	22,6	–	245,3
	2002	–105,5	88,3	1,2	11,1	–	–4,9
Buchwerte des Segmentvermögens	2003	540,7	2.717,0	153,8	210,4	14,5	3.636,4
	2002	493,1	2.782,0	143,3	193,8	8,5	3.620,7
Segmentsschulden	2003	204,2	1.038,3	67,7	85,1	321,0	1.716,3
	2002	194,6	1.222,8	66,8	87,9	245,2	1.817,3
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte	2003	56,1	104,0	32,2	28,5	–	220,8
	2002	78,4	126,2	27,5	43,8	–	275,9
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2003	102,2	39,1	31,3	11,9	–	184,5
	2002	95,3	121,6	30,2	9,9	–	257,0
Anteile an at equity bewerteten Unternehmen	2003	21,5	9,3	10,3	4,8	–	45,9
	2002	17,1	8,3	8,5	3,4	–	37,3

Sekundäre Segmentberichterstattung

in € Mio.		Deutsch- land	Übriges Europa	Asien	Übrige Welt	Über- leitung	Konzern
Umsatzerlöse	2003	1.571,0	196,7	48,8	17,8	–	1.834,3
	2002	1.571,2	159,2	60,0	13,2	–	1.803,6
Sonstige Erträge	2003	67,2	0,4	7,4	0,0	–	75,0
	2002	88,0	0,2	10,4	0,0	–	98,6
Erträge mit Dritten	2003	1.638,2	197,1	56,2	17,8	–	1.909,3
	2002	1.659,2	159,4	70,4	13,2	–	1.902,2
Buchwerte des Segmentvermögens	2003	3.287,1	203,8	102,5	28,5	14,5	3.636,4
	2002	3.262,8	201,4	120,2	27,8	8,5	3.620,7
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte	2003	202,6	18,0	0,1	0,1	–	220,8
	2002	192,0	75,6	0,5	7,8	–	275,9

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

1 Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

Der Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2003 der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (nachfolgend: Fraport AG) wurde nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt. Ziele dieser Darstellung auf der Grundlage international anerkannter Rechnungslegungsvorschriften sind eine verbesserte internationale Vergleichbarkeit und eine erhöhte Transparenz unseres Unternehmens für die externen Adressaten.

Für Bilanzierung, Bewertung und Ausweis im Konzern-Abschluss 2003 haben wir die International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen (IFRIC) hierzu vollständig und uneingeschränkt in der jeweils gültigen Fassung angewendet.

Der Konzern-Abschluss hat für die Fraport AG als börsennotiertes Unternehmen gemäß § 292a HGB befreiende Wirkung von der Aufstellungspflicht eines Konzern-Abschlusses nach deutschen Rechnungslegungsvorschriften.

Die im Zusammenhang mit der Erstellung des Abschlusses nach IFRS angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind entsprechend den Anforderungen des § 292a HGB mit den Bestimmungen der 7. EG-Richtlinie der Europäischen Union zur Konzern-Rechnungslegung (Richtlinie 83/349/EWG) vereinbar.

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

Ergebnis 2003 im Vergleich mit dem um die Ergebnisauswirkungen des Manila-Engagements bereinigten Ergebnisses 2002:

Die Ergebniskennzahlen des Vorjahres sind durch die Vollabschreibung des Manila-Projekts in Höhe von € 289,5 Mio. mit den Ergebniskennzahlen des Geschäftsjahres nicht vergleichbar. Wir stellen daher nachfolgend das bereinigte Ergebnis dar:

in € Mio.	Konzern-GuV 2003	Konzern-GuV 2002	Konzern-GuV 2002 ¹	Veränderung in %
Außerplanmäßige Abschreibung auf Manila-Projekt	–	– 289,5	–	–
EBITDA	503,4	241,9	502,5	0,2
EBIT	245,3	– 4,9	284,6	– 13,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	215,1	– 35,1	254,4	– 15,4
Konzern-Jahresüberschuss/ Konzern-Jahresfehlbetrag	115,2	– 120,8	106,7	8,0

¹ Bereinigt um Vollabschreibung Manila-Projekt.

EBITDA = Betriebliches Ergebnis + Ergebnis at equity + Erträge aus Beteiligungen + Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Anlagevermögens und Sachanlagen.

EBIT = EBITDA – Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Anlagevermögens und Sachanlagen – Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens.

2 Wichtige Unterschiede zwischen IFRS und dem Jahresabschluss der Fraport AG nach HGB

Zwischen den von der Fraport AG im Jahresabschluss angewandten handelsrechtlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und den IFRS bestehen folgende wesentliche Unterschiede:

- Abweichende Abschreibungsmethode (IAS 16)
Zwecks Steueroptimierung wird das Sachanlagevermögen im HGB-Jahresabschluss soweit möglich den steuerlichen Vorschriften entsprechend degressiv sowie mittels Sonderabschreibungen abgeschrieben. Die Nutzungsdauer orientiert sich an den steuerlichen Abschreibungstabellen. Im IFRS-Konzernabschluss wird entsprechend dem erwarteten Nutzungsverlauf linear abgeschrieben. Die Folgen sind ein nach IFRS erheblich höheres Anlagevermögen und als Gegenposten höhere Gewinnrücklagen sowie ein Passivposten für latente Steuern.
- Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten zum Marktwert (IAS 39)
Wertänderungen werden bei fair value hedges erfolgswirksam erfasst und bei cash flow hedges erfolgsneutral im Eigenkapital verrechnet.
- Kosten von Eigenkapitaltransaktionen (SIC-17)
Gemäß SIC-17 wurden die Kosten der Kapitalerhöhung nach Abzug der Ertragsteuervorteile mit den Kapitalrücklagen verrechnet.
- Ertragsteuern (IAS 12)
Gemäß IAS 12 sind grundsätzlich auf alle temporären Unterschiede zwischen den Bilanzansätzen in der Steuerbilanz und der IFRS-Bilanz Steuerlatenzen zu bilden. Diese Pflicht gilt im Gegensatz zum HGB auch für aktive Steuerlatenzen. Körperschaftsteuerminderungen bei Ausschüttungen werden grundsätzlich im Geschäftsjahr der Beschlussfassung verrechnet.
Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge werden aktiviert, sofern es wahrscheinlich ist, dass zukünftig zu versteuernde Ergebnisse zur Verfügung stehen werden.
- Umrechnung monetärer Valuta-Forderungen und Valuta-Verbindlichkeiten zum Stichtagskurs (IAS 21)
- Keine Bildung von Aufwandsrückstellungen (IAS 37)
- Bewertung der sonstigen langfristigen Rückstellungen zum Barwert (IAS 37)
- Abweichende Bewertung der Vorräte (IAS 2)
- Eigene Anteile (SIC-16)
Eigene Anteile werden gemäß SIC-16 nicht aktiviert, sondern mit dem Eigenkapital verrechnet (anteilig gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklage).

3 Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

Der Konzern-Abschlussstichtag entspricht dem Abschlussstichtag des Mutterunternehmens. Bis auf die Unternehmen des Teilkonzerns TCR haben auch alle Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen den 31. Dezember als Abschlussstichtag.

Für die Unternehmen des TCR-Teilkonzerns endet das Geschäftsjahr am 30. Juni. Die TCR wurde auf Basis eines zum 31. Dezember aufgestellten Zwischenabschlusses einbezogen.

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG wird vom Mutterunternehmen geprägt. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2003 nur unwesentlich verändert.

Die Veränderung des Konsolidierungskreises stellt sich folgendermaßen dar:

	Inland	Ausland	Gesamt
Fraport AG	1		1
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen			
31.12.2002	15	27	42
Zugänge	1	1	2
Abgänge		1	1
31.12.2003	16	27	43
Anteilmäßig konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2002	6	9	15
31.12.2003	6	9	15
Konsolidierungskreis im engeren Sinne 31.12.2002	22	36	58
Konsolidierungskreis im engeren Sinne 31.12.2003	23	36	59
At equity bewertete assoziierte Unternehmen			
31.12.2002	3	2	5
31.12.2003	3	2	5
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2002	25	38	63
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2003	26	38	64

Die Zugänge bei den verbundenen Unternehmen betreffen zwei Neugründungen, die Gesellschaft APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main, und die Gesellschaft Diag-Nose SAR, Paris, ein Unternehmen des ICTS-Teilkonzerns. Bei dem Abgang handelt es sich um die Airport Carts LLC, Delaware. Die Gesellschaft ist aus dem Konzern-Kreis zum 31. Dezember 2003 ausgeschieden, da sie ihren Geschäftsbetrieb eingestellt hat. Bei der Entkonsolidierung der ACLLC ist ein Abgangsverlust in Höhe von € 0,7 Mio. entstanden.

Der Anteilsbesitz (Seite 110ff) enthält alle wesentlichen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen mit Angaben zum letzten Jahresabschluss nach den Regelungen der IFRS (Umsatz, Eigenkapital, Jahresergebnis und Mitarbeiterzahl).

Im Fraport-Konzern werden vier assoziierte Unternehmen (im Vorjahr sieben), die von untergeordneter Bedeutung sind, zu Anschaffungskosten bzw. zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Außerdem waren im Vorjahr zwei Tochterunternehmen und ein Gemeinschaftsunternehmen, deren Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage von untergeordneter Bedeutung war, nicht konsolidiert, sondern zu Anschaffungskosten bzw. dem beizulegenden Zeitwert bewertet.

Auswirkungen des veränderten Konsolidierungskreises

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

in € Mio.	31.12.2003	31.12.2002
Anlagevermögen	0,0	- 483,0
Umlaufvermögen ohne liquide Mittel	0,3	66,9
Liquide Mittel	- 0,8	506,0
Rückstellungen	0,0	12,0
Verbindlichkeiten	0,4	52,7

Die Neukonsolidierungen haben das Jahresergebnis vor Konsolidierungsmaßnahmen mit einem Verlust von € 0,1 Mio. (im Vorjahr ein Gewinn von € 6,0 Mio.) beeinflusst.

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

in € Mio.	2003	2002
Anlagevermögen	53,4	51,3
Umlaufvermögen	45,4	47,7
Übrige Aktiva	2,0	1,5
Eigenkapital	45,5	41,7
Fremdkapital	53,5	58,8
Erträge	94,5	104,8
Aufwendungen	75,7	91,5

Wesentliche Beteiligungserwerbe und Unternehmensgründungen

APS Airport Personal Service GmbH: Am 27. Oktober 2003 wurde die Gesellschaft APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main, als 100 %iges Tochterunternehmen der Tradeport Frankfurt GmbH gegründet. Gegenstand des Unternehmens sind Personaldienstleistungen aller Art, u. a. Personalgestellung auf Basis des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes, die Durchführung von Werk- und Dienstverträgen und die Personalvermittlung sowie alle hiermit im Zusammenhang stehenden Geschäfte. Die Gesellschaft wurde in den Fraport-Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2003 einbezogen.

Diag-Nose SAR: Die Gesellschaft Diag-Nose SAR, Paris, wurde im Berichtsjahr gegründet und zum 31. Dezember 2003 in den ICTS-Teilkonzern einbezogen. Die Gesellschaft erbringt Bewachungs- und Sicherheitsdienstleistungen.

Flughafen Hannover: Die Norddeutsche Landesbank hat am 4. Juli 2003 in Ausübung einer Put-Option 10 % der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH an die Fraport AG übertragen. Die Anteile wurden zum Kaufpreis von € 30,1 Mio. erworben. Aufgrund der inzwischen reduzierten Gewinnerwartungen wurde bereits im Vorjahr für die Wertminderung der neuen Anteile eine Rückstellung in Höhe von € 18,7 Mio. gebildet. Der Fraport-Anteil an der Gesellschaft beläuft sich auf insgesamt 30 %.

4 Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für die Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen erfolgte nach der Erwerbsmethode. Dabei werden die Anschaffungskosten für Anteile an Tochter- oder Gemeinschaftsunternehmen mit dem nach IFRS bewerteten Buchwert des anteiligen Eigenkapitals des Tochter- oder Gemeinschaftsunternehmens verrechnet. Sich ergebende Unterschiedsbeträge werden auf Vermögenswerte der einbezogenen Unternehmen soweit aktiviert, als sie bezogen auf den Konzern-Anteil niedriger als mit dem Zeitwert bewertet sind. Danach verbleibende Unterschiedsbeträge werden als Geschäftswert aktiviert und über die erwartete Nutzungsdauer abgeschrieben. Ist eine Wertminderung eingetreten, so 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 Unterschiedsbetrages 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 zwischen einbezogenen Unternehmen, interne Aufwendungen und Erträge sowie Beteiligungserträge aus Konzern-Unternehmen werden eliminiert.

Sofern sich durch Wertansätze nach IFRS oder aus Konsolidierungsmethoden temporäre Differenzen zwischen IFRS-Konzern-Wert und dem Wertansatz in der Steuerbilanz ergeben haben, werden latente Steuern entsprechend der „Liability-Methode“ (IAS 12) aktiviert oder passiviert.

Die Konsolidierungs- und Bilanzierungsmethoden haben sich gegenüber dem Vorjahr nicht geändert.

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, 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 Wechselkurse zugrunde:

Einheit/Währung in €	Stichtagskurs 31.12.2003	Durchschnitts- kurs 2003	Stichtagskurs 31.12.2002	Durchschnitts- kurs 2002
1.000.000 Türkische Lira (TLR)	0,5647	–	0,5761	–
100 Philippinische Peso (PHP)	1,4347	1,6289	1,7785	2,0477
1 US-Dollar (USD)	0,7959	0,8830	0,9531	1,0569
1 Schwedische Krone (SEK)	0,1101	0,1096	0,1093	0,1091
1 Pfund Sterling (GBP)	1,4194	1,4444	1,5344	1,5904
1 Hong Kong Dollar (HKD)	0,1020	0,1134	0,1231	0,1355
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2230	0,2539	0,2712	0,3003

Rechnungslegung in Hochinflationländern

Für unser in der Türkei tätiges Gemeinschaftsunternehmen Antalya wurden die Grundsätze zur Rechnungslegung in Hochinflationländern (IAS 29) angewandt. Ein Anhaltspunkt für die Klassifizierung als Hochinflationland ist dann gegeben, wenn sich die kumulierte Inflationsrate innerhalb von drei Jahren 100 % annähert oder überschreitet. Diese Voraussetzung hat nach dem türkischen Preisindex vorgelegen. In der Gewinn- und Verlustrechnung wurde der Abschluss der Antalya mit Stichtagskursen umgerechnet. Der Gewinn oder Verlust aus der Nettoposition der monetären Posten ist im Zinsergebnis enthalten.

5 Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

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

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen: Immaterielle Vermögenswerte (IAS 38) und Sachanlagen (IAS 16) werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Liegt der erzielbare Betrag eines Vermögensgegenstands unter dem Buchwert, so wird eine Abschreibung vorgenommen (IAS 36). Das Wertaufholungsgebot wird beachtet. Fremdkapitalzinsen werden unmittelbar als Aufwand verrechnet (IAS 23).

Anlageimmobilien werden danach untersucht, ob es sich um investment properties i.S. des IAS 40 handelt. Der Umfang der investment properties ist von untergeordneter Bedeutung, IAS 40 findet aus diesem Grund keine Anwendung.

Zuschüsse der öffentlichen Hand werden passiviert und über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswerts ratierlich aufgelöst (IAS 20).

Immaterielle Vermögenswerte sowie Sachanlagen werden zum Bilanzstichtag außerplanmäßig abgeschrieben, wenn der „erzielbare Betrag“ des Vermögenswerts unter den Buchwert gesunken ist. Der „erzielbare Betrag“ wird als der jeweils höhere Wert aus Nettoveräußerungswert bzw. Barwert des erwarteten Mittelzuflusses aus dem Vermögenswert ermittelt.

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 zuzurechnen ist, erfolgt die Aktivierung zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zum Barwert der Leasingraten zuzüglich gegebenenfalls vom Leasingnehmer getragener Nebenkosten. Die Summe der gemieteten Vermögenswerte, die dem wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns gemäß IAS 17 zuzurechnen ist, ist von untergeordneter Bedeutung.

Finanzanlagen: Die anderen Finanzanlagen werden, soweit sie originated loans and receivables betreffen, mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Available-for-sale assets werden grundsätzlich mit dem fair value bewertet. Soweit sich dieser jedoch nicht zuverlässig ermitteln lässt, werden auch diese mit den Anschaffungskosten bewertet. Wertänderungen werden erfolgswirksam erfasst (IAS 39).

Vorräte: Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Herstellungskosten enthalten Einzelkosten und angemessene Gemeinkosten. Falls erforderlich, wurden die Vorräte mit dem niedrigeren Veräußerungserlös bewertet. Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen vorgenommen (IAS 2).

Forderungen und sonstige Vermögenswerte: Forderungen und sonstige Vermögenswerte werden mit dem Nennwert abzüglich erforderlicher Abwertungen bilanziert.

Die enthaltenen finanziellen Vermögenswerte werden nach IAS 39 mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Erforderliche Wertminderungen auf den erzielbaren Betrag werden erfasst. Fremdwährungsforderungen werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet (IAS 21).

Eigenkapitalinstrumente: Zurückerworbene eigene Anteile werden vom Gezeichneten Kapital sowie von der Kapitalrücklage abgezogen (SIC-16).

Latente Steuern: Wir ermitteln latente Steuern nach der Liability-Methode (IAS 12). Nach dieser Methode werden Steuerabgrenzungsposten für sämtliche Bilanzierungs- und Bewertungsunterschiede zwischen den Wertansätzen nach IFRS und den steuerlichen Wertansätzen gebildet, sofern sie sich im Zeitablauf ausgleichen (temporary differences). 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 zukünftig zu versteuernde Ergebnisse erzielt werden.

Die Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt anhand des gültigen bzw. angekündigten Steuersatzes des jeweiligen Landes. In Deutschland wurde ein kombinierter Ertragsteuersatz von 40 % herangezogen, der sich aus der Belastung der Körperschaftsteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag und der Gewerbeertragsteuer ergibt.

Ansprüche auf Körperschaftsteuerminderungen aufgrund der Gewinnverwendung werden gemäß IAS 12 erst im Jahr der Ausschüttung berücksichtigt. Aufgrund des bestehenden Moratoriums in Deutschland können jedoch bis einschließlich 2005 keine körperschaftsteuerlichen Minderungsguthaben durch Ausschüttung geltend gemacht werden.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen: Die Pensionsverpflichtungen werden gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungs-mathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 5,5 % p.a. (im Vorjahr 6,0 % p.a.) bewertet. Den Berechnungen liegt ein vom Aufsichtsrat grundsätzlich

individuell festgelegter Inflationsausgleich zugrunde. Dieser ist momentan auf 2 % für die aktiven Vorstandsmitglieder festgelegt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach dem Gesetz über die Anpassung von Dienst- und Versorgungsbezügen in Bund und Ländern 2003/2004 (BBVAnpG).

Steuerrückstellungen: Steuerrückstellungen werden unter Berücksichtigung der erwarteten Risiken gebildet.

Sonstige Rückstellungen: Sonstige Rückstellungen werden in Höhe der erwarteten Risiken 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 zinsen wir unter Berücksichtigung künftiger Kostensteigerungen mit einem fristenadäquaten Kapitalmarktzins ab, soweit der Zinseffekt von wesentlicher Bedeutung ist.

Verbindlichkeiten: Die Verbindlichkeiten sind in Höhe des erhaltenen Entgelts bzw. der erhaltenen Gegenleistung angesetzt. Die Folgebewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet (IAS 21).

Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte: Wir setzen derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung gegen Zins- und Währungsrisiken ein. Die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten wird nach IAS 39 zum Marktwert vorgenommen, unabhängig davon, ob dieser positiv oder negativ ist. Während die Wertänderungen bei fair value hedges grundsätzlich erfolgswirksam erfasst werden, wirken sich bei cash flow hedges die Wertänderungen direkt in einer gesonderten Eigenkapitalposition aus. Korrespondierend hierzu werden Steuerlatenzen auf die Marktwerte der cash flow hedges direkt im Eigenkapital verrechnet.

Aktienoptionen: Für die im Rahmen des bedingten Kapitals ausgegebenen Bezugsrechte auf Aktien der Fraport AG gibt es noch keine verbindlich anzuwendenden Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften nach IFRS. In Kontinuität zum Vorjahr wurde bei der Fraport AG in Verbindung mit IAS 1.22 c) auf bestehende Vorschriften anderer Rechnungslegungsmethoden zurückgegriffen. Nach APB 25 der US-amerikanischen Vorschriften („US GAAP“) sind die „stock options“ mit dem inneren Wert („intrinsic value“) zu erfassen. Im Berichtsjahr war der innere Wert der ausgegebenen 3. Tranche (Differenz zwischen tatsächlichem Aktienkurs und Ausgabepreis) positiv und somit erstmals als Personalaufwand berücksichtigt. Der am 19. Februar 2004 verabschiedete IFRS 2 regelt die Bilanzierung der Aktienoptionen und ist ab dem 1. Januar 2005 verpflichtend anzuwenden.

Neue Standards: Die vom IASB im Dezember 2003 veröffentlichten „Improvements to International Accounting Standards“ sehen ein In-Kraft-Treten der überarbeiteten Standards zum 1. Januar 2005 vor. Von der Möglichkeit der freiwilligen früheren Anwendung haben wir noch nicht Gebrauch gemacht.

Die vom IASB im Dezember 2003 veröffentlichten überarbeiteten IAS 32 und IAS 39 sowie der im Februar 2004 verabschiedete IFRS 2 sind ab dem 1. Januar 2005 verpflichtend anzuwenden. Diese Standards haben wir im Abschluss 2003 ebenfalls noch nicht angewendet.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

6 Umsatzerlöse

Erlöse werden erfasst, wenn die Dienstleistung erbracht worden ist. Zu weiteren Erläuterungen verweisen wir auf die Segmentberichterstattung (vgl. Textziffer 42).

7 Verminderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen

in € Mio.	2003	2002
Verminderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	- 0,1	- 0,8

8 Andere aktivierte Eigenleistungen

in € Mio.	2003	2002
Andere aktivierte Eigenleistungen	18,0	19,2

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen überwiegend Ingenieur-, Planungs- und Bau-leistungsleistungen sowie sonstige Werkleistungen seitens der Fraport AG. Im Geschäftsjahr sind Pla-nungsleistungen für den weiteren Ausbau des Flughafens in Höhe von € 5,8 Mio. enthalten. Fremd-kapitalkosten werden nicht aktiviert.

9 Sonstige betriebliche Erträge

in € Mio.	2003	2002
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	11,9	26,5
Gewinne aus Anlagenabgängen (ohne Finanzanlagen)	10,3	1,6
Fremdwährungskursgewinne realisiert	9,7	23,9
Auflösungen von Rückstellungen	8,0	14,0
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,6	1,8
Auflösungen von Wertberichtigungen	1,3	3,3
Zuschreibung auf Umlaufvermögen	0,9	0,0
Gewinne aus dem Abgang von Finanzanlagevermögen	0,8	0,0
Übrige Erträge Vorjahre betreffend	0,1	0,0
Sonstige	12,5	9,1
	57,1	80,2

10 Materialaufwand

in € Mio.	2003	2002
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	- 69,0	- 60,6
Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 215,4	- 214,7
	- 284,4	- 275,3

11 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in € Mio.	2003	2002
Löhne und Gehälter	- 748,5	- 691,2
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	- 153,3	- 141,3
Aufwendungen für Altersversorgung	- 32,1	- 27,6
	- 933,9	- 860,1

Der Anstieg der Personalaufwendungen betrifft mit € 48,8 Mio. die ICTS. Der Anstieg ist auf die Ausweitung der Sicherheitsleistungen und damit verbundenem erhöhten Personalbedarf bei den Gesellschaften der ICTS-Gruppe zurückzuführen (+ 1.749 Mitarbeiter). Auf die Zunahme der Personalaufwendungen bei der Fraport AG (+ € 13,4 Mio.) haben sich insbesondere eine im Januar 2003 durchgeführte Tarifierhöhung von 2,4 % sowie höhere Zuführungen zu Rückstellungen für Altersteilzeit, Vorruhestand und Abfindungen ausgewirkt.

Im Aufwand sind € 2,1 Mio. für Aktienvergütungen im Rahmen des LEA-Programms für 2003 enthalten.

In den Aufwendungen für Altersversorgung sind die Zuführungen zu Pensionsrückstellungen enthalten. Der Zinsanteil bei den Zuführungen zu Pensionsrückstellungen ist im Personalaufwand ausgewiesen.

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2003	2002
Angestellte	7.394	7.407
Arbeiter	15.177	13.281
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	782	707
	23.353	21.395

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Auszubildende) betrug in den vollkonsolidierten Unternehmen 22.989 (im Vorjahr 20.850), in den quotal konsolidierten Unternehmen anteilig 364 (im Vorjahr 545).

12

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Anlagevermögens und Sachanlagen

in € Mio.	2003	2002
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Anlagevermögens und Sachanlagen	– 258,1	– 214,1

Die Gesamtabschreibungen enthalten Wertminderungen nach IAS 36 auf Geschäfts- und Firmenwerte in Höhe von € 3,2 Mio. sowie auf das Sachanlagevermögen in Höhe von € 37,9 Mio. Die Wertminderungen des Sachanlagevermögens gemäß IAS 36 betreffen mit € 20,0 Mio. die Fraport AG sowie mit € 17,9 Mio. die zahlungsmittelgenerierende Einheit („cash-generating unit“) Flughafen Frankfurt-Hahn. Die Bewertung der Vermögenswerte reflektiert die künftige Ertragsersparung. Der erzielbare Betrag entspricht dem Nutzungswert bzw. dem Nettoveräußerungswert.

Zu den Abschreibungen verweisen wir auch auf die Textziffern 23 und 24.

Planmäßige Abschreibungen

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

	Jahre
Gebäude und Platzanlagen	5 – 40 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	3 – 33 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4 – 25 Jahre
Geschäfts- oder Firmenwerte	Abschreibungsperiode entspricht der bestmöglichen Schätzung des Zeitraums, in dem der künftige wirtschaftliche Nutzen zufließt
	Die Nutzungsdauern betragen 8 – 15 Jahre
Übrige immaterielle Vermögenswerte	3 – 15 Jahre

13 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in € Mio.	2003	2002
Mieten und Leasingaufwendungen	- 50,7	- 51,7
Beratungsaufwand	- 19,2	- 35,2
Versicherungen	- 22,0	- 10,1
Werbungskosten	- 18,6	- 14,3
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	- 8,4	- 29,2
Abbruchkosten	- 4,0	- 2,5
Fremdwährungskursverluste realisiert	- 3,1	- 8,0
Verluste aus Anlagenabgängen	- 1,0	- 2,2
Drohverlustrückstellung wegen Putoption Hannover	0,0	- 18,7
Sonstiges	- 92,1	- 79,7
(davon periodenfremd)	(- 1,3)	(- 5,1)
	- 219,1	- 251,6

14 Zinsergebnis

in € Mio.	2003	2002
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	19,1	19,8
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 50,5	- 53,8
	- 31,4	- 34,0

Im Zinsaufwand ist ein Verlust aus der Nettoposition der monetären Posten aus der Hochinflationsbilanzierung von € 2,4 Mio. enthalten (Vorjahr € 2,8 Mio.).

15 Ergebnis at equity

Das Ergebnis at equity setzt sich wie folgt zusammen:

in € Mio.	2003	2002
Flughafen Hannover (Ergebnis 2002/2001)	- 1,3	- 10,7
LAP	2,7	2,3
Portway	- 1,8	0,0
ACF	0,2	0,1
ASG	0,8	0,9
PIATCO (bis zum 30.9.2002)	-	- 6,5
PAGS (bis zum 30.9.2002)	-	- 2,9
PTI, PTH (bis zum 30.9.2002)	-	- 0,2
	0,6	- 17,0

16 Erträge aus Beteiligungen

Bei den Erträgen aus Beteiligungen handelt es sich um Erträge für unsere zusätzlichen 30 % Dividendenrechte an Antalya in Höhe von € 9,1 Mio. für 2003 und € 8,5 Mio. für 2002. Darüber hinaus sind hier Erträge von den spanischen Beteiligungen Ineuropa Handling UTE in Höhe von € 6,9 Mio. (Vorjahr € 4,3 Mio.) und Zahlungen im Zusammenhang mit einer Ausgleichszahlung der BBIP Berlin-Brandenburg International Partner GmbH & Co. KG in Höhe von € 4,8 Mio. enthalten.

17 Abschreibungen auf Finanzanlagen

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen des Vorjahrs betrafen mit € 1,9 Mio. die Gesellschaft JCDecaux Airport Media GmbH, Frankfurt am Main, und mit € 1,8 Mio. Ausleihungen an Beteiligungen.

18 Außerplanmäßige Abschreibung auf Manila-Engagement

in € Mio.	2003	2002
Abschreibungen auf Forderungen (EBITDA-wirksam)	-	- 241,7
Abschreibungen im Rahmen at equity-Bewertung (EBITDA-wirksam)	-	- 18,9
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	- 28,9
	0,0	- 289,5

19 Sonstiges Finanzergebnis

in € Mio.	2003	2002
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	1,2	3,4
Spezialfonds (bis Oktober 2002)	0,0	0,4
	1,2	3,8

20 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steueraufwendungen beinhalten die Körperschaft- und Gewerbeertragsteuern der inländischen Gesellschaften sowie vergleichbare Ertragsteuern der ausländischen Gesellschaften.

Die latenten Steuern resultieren aus zeitlich abweichenden Wertansätzen zwischen den Steuerbilanzen der Gesellschaften und den Wertansätzen in der Konzern-Bilanz entsprechend der „Liability-Methode“.

Es werden auf alle temporären Unterschiede zwischen Ansätzen in den Steuerbilanzen und in den Abschlüssen nach IFRS sowie auf steuerlich nutzbare Verlustvorträge Steuerlatenzen gebildet.

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

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

in € Mio.	2003	2002
Laufende Ertragsteuern	- 111,8	- 54,5
Latente Ertragsteuern	18,5	- 24,9
	- 93,3	- 79,4

Auf die positiven latenten Steuern haben sich unter anderem die im IFRS-Abschluss von Antalya berücksichtigte Änderung des nationalen Steuergesetzes sowie die latente Steuer auf Wertminderungen des Sachanlagevermögens nach IAS 36 beim Flughafen Frankfurt-Hahn ausgewirkt.

Die bilanzierten Steuerlatenzen betreffen folgende Bilanzposten:

in € Mio.	2003		2002	
	aktiv	passiv	aktiv	passiv
Sachanlagen	3,7	- 156,6	1,2	- 160,1
Finanzanlagen	0,6	-	0,6	-
Vorräte	-	- 0,7	-	- 0,6
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1,2	- 3,0	-	- 1,9
Rechnungsabgrenzungsposten	0,5	-	0,5	-
Pensionsrückstellungen	1,7	-	1,3	-
Sonstige Rückstellungen	20,5	-	7,7	-
Verbindlichkeiten	3,8	- 11,3	4,2	- 7,5
Übrige Bilanzposten	0,1	- 3,5	0,8	-
Verlustvorträge	4,5	-	5,3	-
Summe aus Einzelabschlüssen	36,6	- 175,1	21,6	- 170,1
Saldierung	- 30,7	30,7	- 14,7	14,7
Konsolidierungsmaßnahmen	8,6	- 3,1	1,6	- 3,1
Konzern-Bilanz	14,5	- 147,5	8,5	- 158,5

Steuerlatenzen aus steuerlichen Verlustvorträgen sind in Höhe von € 4,5 Mio. (im Vorjahr € 4,0 Mio.) nicht angesetzt, da sie voraussichtlich nicht nutzbar sind. In den Steuerlatenzen sind € 3,0 Mio. (im Vorjahr € 3,8 Mio.) aktivische Abgrenzung auf negative Marktwerte von Finanzderivaten enthalten. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahresstand von € 0,8 Mio. wurde korrespondierend zu der Veränderung der Marktwerte erfolgsneutral behandelt.

Die Beziehung vom erwarteten Steueraufwand zum Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Überleitungsrechnung:

in € Mio.	2003	2002
Ergebnis vor Ertragsteuern	209,5	- 40,1
Gewerbeertragsteuer in Deutschland	- 41,2	- 4,8
Ergebnis nach Gewerbeertragsteuer	168,3	- 44,9
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand ¹	- 47,2	11,9
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	- 2,8	- 3,4
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	- 0,8	- 0,3
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Betriebsprüfungsrückstellungen	- 15,5	- 86,4
Steuereffekt auf ergebniswirksame Konsolidierungsmaßnahmen	- 7,0	- 4,7
Steuereffekt auf steuerfreie und periodenverschobene steuerpflichtige Erträge	16,0	2,2
Steuereffekt aus Steuersatzänderung	2,4	0,0
Steuerentlastung im Zusammenhang mit Ausschüttungen in Deutschland	0,0	6,0
Sonstiges	2,8	0,1
Gewerbeertragsteuer in Deutschland	- 41,2	- 4,8
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	- 93,3	- 79,4

¹ Erwarteter Steuerertrag/-aufwand bei Körperschaftsteuer 26,5 % (im Vorjahr 25 %) zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 %.

21 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern bestehen überwiegend aus Grundsteuern.

22 Ergebnis je Aktie

	2003		2002	
	unverwässert	verwässert	unverwässert	verwässert
Konzern-Jahresüberschuss (im Vorjahr Konzern-Jahresfehlbetrag) in € Mio.	115,2	115,2	- 120,8	- 120,8
Gewichtete Aktienzahl	90.177.344	91.148.836	90.121.763	91.060.389
Ergebnis je 10-Euro-Aktie in €	1,28	1,26	- 1,34	- 1,33

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2003 ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt an ausgegebenen Aktien, die einem Anteil am Grundkapital von € 10 entsprechen. Durch die Kapitalerhöhung am 6. Mai 2003 und den Erwerb sowie die Weitergabe von eigenen Aktien hat sich die Anzahl der Aktien im Umlauf von 90.071.110 auf 90.231.488 zum 31. Dezember 2003 verändert. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 90.177.344 Aktien ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je 10-Euro-Aktie von € 1,28.

Durch die den Mitarbeitern im Rahmen einer Betriebsvereinbarung (Mitarbeiterbeteiligungsprogramm) gewährten Rechte zum Aktienerwerb (genehmigtes Kapital) sowie durch die Ausgabe von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans 2003 (bedingtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 91.148.836 und somit ein verwässertes Ergebnis je 10-Euro-Aktie von € 1,26.

Erläuterungen zur Bilanz

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

23 Immaterielle Vermögenswerte

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten angesetzt. Entsprechend dem Nutzungsverlauf werden sie um planmäßige Abschreibungen nach der linearen Methode vermindert. Bei Konzessionen, Schutzrechten, Lizenzen, Patenten und Software beträgt die Nutzungsdauer zwischen 3 und 15 Jahren. Darin enthalten sind 30 % der Dividendenrechte an Antalya (Buchwert zum Bilanzstichtag in Höhe von € 17,6 Mio.). Sie werden planmäßig über die Dauer des Engagements bis Juni 2007 abgeschrieben.

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

in € Mio.	Buchwert 1.1.2003	Abschrei- bungen	außer- planmäßige Abschrei- bungen	Abgänge/ Währungs- differenzen	Buchwert 31.12.2003
Geschäfts- oder Firmenwerte					
ICTS	108,8	- 8,1	-	-	100,7
Antalya	32,9	- 7,2	-	-	25,7
Flughafen Saarbrücken	2,3	- 0,2	- 1,3	-	0,8
Flughafen Frankfurt-Hahn	2,1	- 0,2	- 1,9	-	0,0
Media	0,5	- 0,1	-	-	0,4
Übrige Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung in Teilkonzern- nen (ICTS, Air-Transport IT, TCR)	14,4	- 1,3	-	- 1,7	11,4
	161,0	- 17,1	- 3,2	- 1,7	139,0

24 Sachanlagen

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

Unter den Bauten wird das Flughafen-Terminal des Gemeinschaftsunternehmens Antalya ausgewiesen. Am Ende der Laufzeit des Konzessionsvertrags (Juli 2007) muss das Terminal an den türkischen Staat übergeben werden, sodass über das Terminal nicht verfügt werden kann. Wegen der Unsicherheiten aufgrund des Währungsverfalls der türkischen Lira wird das Terminal mit dem der Erstkonsolidierung zugrunde gelegten Euro-Wert planmäßig über die Restlaufzeit abgeschrieben.

25 Beteiligungen at equity

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

Die Zugänge betreffen 10 % der Kapitalanteile an dem Flughafen Hannover (€ 30,1 Mio.), die Kapitalerhöhung bei der Portway (€ 1,1 Mio.) und im Übrigen die laufenden equity-Fortschreibungen.

In den Abgängen ist die aufgrund eines Vergleichs durchgeführte Kaufpreisanpassung für den Flughafen Hannover mit € 1,5 Mio. enthalten.

Die Abschreibungen auf den Goodwill aus der at equity-Bewertung der Gesellschaft Flughafen Hannover in Höhe von € 0,2 Mio. wird planmäßig vorgenommen.

Unter den Abschreibungen wurde in Höhe von € 18,7 Mio. die bereits im Vorjahr unter Rückstellungen berücksichtigte Wertminderung der Put-Option zur Übernahme der 10 % der Anteile am Flughafen Hannover ausgewiesen.

Die Jahresabschlüsse der Beteiligungen im Rahmen der at equity-Bewertung wurden im Allgemeinen nach IFRS bewertet, in Fällen von untergeordneter Bedeutung haben wir die landesrechtliche Bewertung nicht an die Bewertung nach IFRS angepasst.

26 Andere Finanzanlagen

Die Zugänge bei den Ausleihungen an Beteiligungen entfallen vor allem mit € 0,5 Mio. auf die TCR und mit € 0,3 Mio. auf die Tradeport Hong Kong Ltd.

Die Abgänge bei den sonstigen Beteiligungen und Ausleihungen an Beteiligungen betreffen im Wesentlichen die Verkäufe von den Beteiligungen: Brisbane Airport Corporation Limited (€ 3,6 Mio.), JCDecaux Airport Media GmbH (€ 1,9 Mio.) und GOLDAIR Aviation Handling S.A. (€ 1,2 Mio.).

27 Vorräte

in € Mio.	31.12.2003	31.12.2002
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14,2	10,6
Unfertige Leistungen	0,1	1,8
Fertige Erzeugnisse	1,6	0,0
Bezogene Waren	0,2	0,2
Geleistete Anzahlungen	1,0	0,5
	17,1	13,1

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten unter der Anwendung der Durchschnittsmethode bewertet. Die Herstellungskosten enthalten gemäß IAS 2 die direkt zurechenbaren Einzelkosten und angemessene Anteile der Gemeinkosten.

28 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in € Mio.	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2003	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2002
Gegen fremde Unternehmen	181,3	0,0	181,3	195,9	0,0	195,9

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind zum Nennwert bilanziert. Ausfallrisiken sind durch ausreichende Einzelwertberichtigungen berücksichtigt.

29 Andere Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in € Mio.	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2003	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2002
Gegen verbundene Unternehmen	–	–	0,0	0,1	–	0,1
Gegen Gemeinschaftsunternehmen	0,2	–	0,2	0,5	–	0,5
Gegen assoziierte Unternehmen	1,8	–	1,8	2,2	–	2,2
Gegen sonstige Beteiligungsgesellschaften	1,1	–	1,1	6,1	–	6,1
Sonstige Vermögensgegenstände	50,3	74,6	124,9	39,6	27,9	67,5
	53,4	74,6	128,0	48,5	27,9	76,4

Die anderen Forderungen und die sonstigen Vermögenswerte sind zum Nennwert bilanziert. Sofern Ausfallrisiken bestehen, sind sie durch ausreichende Einzelwertberichtigungen berücksichtigt.

Der größte Posten in den sonstigen Vermögensgegenständen beinhaltet eine 2003 eingestellte Forderung im Rahmen des passiven Schallschutzprogramms in Höhe von € 60,1 Mio. Die Forderung beruht auf der Zusage der Luftverkehrsgesellschaften, die Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms zu übernehmen. Es handelt sich bei den durchzuführenden Maßnahmen grundsätzlich um durchlaufende Posten, die das Ergebnis der Fraport AG nicht beeinflussen. In der Bilanz der Fraport AG werden hierfür entsprechende Forderungen und Rückstellungen eingestellt.

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

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

30 Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks

in € Mio.	31.12.2003	31.12.2002
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	610,8	585,1

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder. Mit € 540,7 Mio. stammen diese Mittel vorwiegend aus den Emissionserlösen des Börsengangs und waren bis Oktober 2002 in einem Spezialfonds angelegt.

31 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Bei den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um Baukostenzuschüsse in Höhe von € 30,2 Mio., die Aufwendungen nachfolgender Perioden (überwiegend nach mehr als einem Jahr) darstellen.

32 Latente Steueransprüche

Die Abgrenzung der latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12. Weitere Erläuterungen sind in Textziffer 20 „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ enthalten.

33 Eigenkapital

Gezeichnetes Kapital: Der Vorstand der Fraport AG hat am 6. Mai 2003 gemäß § 4 Absatz 3 lit. b der Satzung die eingeräumte Ermächtigung zur Kapitalerhöhung erneut ausgeübt. Das Grundkapital hat sich durch die Ausgabe von 150.600 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je € 10,00 mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem Geschäftsjahr 2003 um € 1,5 Mio. erhöht.

Anzahl der ausgegebenen Aktien: Das gezeichnete Kapital setzt sich aus 90.361.658 (im Vorjahr 90.211.058) auf den Inhaber lautenden (nennwertlosen) Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je € 10,00 zusammen.

Genehmigtes Kapital: Das zum 31. Dezember 2002 vorhandene genehmigte Kapital von € 13,9 Mio. (ursprünglich € 15,0 Mio.) wurde in Höhe von € 1.506.000 für die Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und von ihr beherrschter Unternehmen verwendet. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen.

Zum 31. Dezember 2003 verbleibt ein genehmigtes Kapital von € 12,4 Mio.

Bedingtes Kapital: Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2003 wie im Vorjahr € 13,9 Mio.

Im Rahmen des Aktienoptionsplans wurden in 2003 Bezugsrechte in Höhe von € 2,2 Mio. an Mitglieder des Vorstands der Fraport AG, an Mitglieder der Geschäftsführungen von verbundenen Unternehmen der Fraport AG und an weitere im Inland beschäftigte Führungskräfte der Fraport AG und ihrer verbundenen Unternehmen ausgegeben. Die Bezugsrechte dürfen erst nach einer Sperrfrist von zwei Jahren ab dem Ausgabebetrag ausgeübt werden. Siehe hierzu Textziffer 46.

Eigene Aktien: Am Bilanzstichtag hat die Fraport AG 130.170 eigene Aktien im Bestand.

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

	Gezeichnetes Kapital	Aktien im Umlauf	Aktien in eigenem Bestand		
	Stück	Stück	Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2003	90.211.058	90.071.110	139.948	1.399.480	0,155
Mitarbeiterbeteiligungsprogramm:					
Kapitalerhöhung (6.5.2003)	150.600	150.600			
Aktienrückkauf		- 150.600	150.600	1.506.000	0,167
Aktienweitergabe an Mitarbeiter		150.600	- 150.600	- 1.506.000	0,167
Vorstandsvergütung:					
Aktienweitergabe an Vorstände		9.778	- 9.778	- 97.780	0,011
Stand 31.12.2003	90.361.658	90.231.488	130.170	1.301.700	0,144

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

Die Aktien im Rahmen der Vorstandsvergütung wurden zu einem Wert von € 19,12 verrechnet.

Kapitalrücklage: Im Rahmen der Kapitalerhöhung und der Ausgabe von insgesamt 150.600 neuen Aktien hat sich die Kapitalrücklage um den übersteigenden Ausgabebetrag von € 7,50 je Aktie (entspricht dem Betrag von insgesamt € 1,1 Mio.) erhöht. Durch Erwerb und Weitergabe eigener Anteile erhöhte sich die Kapitalrücklage um weitere € 0,1 Mio.

Gewinnrücklagen: Die Gewinnrücklagen umfassen neben den Rücklagen der Fraport AG (einschließlich gesetzliche 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 € –16,5 Mio. (im Vorjahr € –12,5 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 zu Lasten des Konzern-Ergebnisses ausgebucht werden. Die Rücklage für Derivatebewertung beträgt € – 4,4 Mio. (im Vorjahr € – 5,7 Mio.). Der wesentlich höhere Ausweis der anderen Gewinnrücklagen, verglichen mit dem Jahresabschluss der Fraport AG, resultiert zum größten Teil aus der höheren Bewertung des Sachanlagevermögens.

Konzern-Bilanzgewinn: Der Konzern-Bilanzgewinn entspricht dem Bilanzgewinn der Fraport AG. Die vorgeschlagene Dividende beträgt € 0,44 je Aktie.

Satzungsgemäß ist der Vorstand zusammen mit dem Aufsichtsrat berechtigt, mehr als 50 % des Jahresüberschusses in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen, bis die Hälfte des Grundkapitals erreicht ist.

34 Anteile fremder Gesellschafter

Die Anteile fremder Gesellschafter betreffen die Kapital- und Ergebnisanteile an der Media, Flughafen Saarbrücken, GCS, Flughafen Frankfurt-Hahn, Hahn Campus, ARS, Fraport Peru und Fraport Philippines sowie an Gesellschaften im ICTS-Teilkonzern. Die Anteile fremder Gesellschafter haben sich u. a. durch die Entkonsolidierung der ACLLC um € 0,5 Mio. verringert.

35 Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

Es handelt sich um gewährte Zuschüsse für Investitionen durch die öffentliche Hand in Höhe von € 12,5 Mio. (Vorjahr € 14,5 Mio.) sowie andere Zuschussgeber in Höhe von € 10,3 Mio. (Vorjahr € 9,7 Mio.). Die Zuschüsse der öffentlichen Hand betreffen insbesondere Investitionen beim Flughafen Hahn. Die Sonderposten werden entsprechend der Laufzeit der geförderten Investitionen linear aufgelöst.

36 Rückstellungen

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen:

in € Mio.	Stand 1.1.2003	Verbrauch	Konsolidie- rungskreis- veränderung	Dienst- zeit- aufwand	Zinsanteil	Sonstige Verände- rungen	Stand 31.12.2003
Pensionsverpflichtungen	20,1	- 1,0	-	1,0	1,0	0,7	21,8
Arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen	0,2	- 0,1	-	0,2	-	- 0,1	0,2
	20,3	- 1,1	-	1,2	1,0	0,6	22,0

in € Mio.	Stand 1.1.2002	Verbrauch	Konsolidie- rungskreis- veränderung	Dienst- zeit- aufwand	Zinsanteil	Sonstige Verände- rungen	Stand 31.12.2002
Pensionsverpflichtungen	17,2	- 0,9	1,7	1,7	1,0	- 0,6	20,1
Arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen	0,2	-	-	-	-	-	0,2
	17,4	- 0,9	1,7	1,7	1,0	- 0,6	20,3

Die Pensionsverpflichtungen enthalten einzelvertragliche Pensionszusagen an Vorstände und deren Hinterbliebene. Zur Bewertung werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt.

Den Berechnungen liegen die biometrischen Grundwerte nach Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde (RT 98).

Darüber hinaus sind in den Pensionsverpflichtungen Anwartschaften von in 1999 übernommenen Mitarbeitern in Höhe von € 0,2 Mio. enthalten. Diese Pensionszusagen werden nicht mehr angepasst, denn künftig gilt die Regelung der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG.

Für leitende Angestellte der Fraport AG bestehen arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen in Höhe von € 0,2 Mio.

Als Mitglied des Hessischen Arbeitgeberverbandes der Gemeinden und Kommunalverbände unterliegt die Fraport AG dem Tarifrecht des öffentlichen Dienstes und ist Mitglied in der Zusatzversorgungskasse für die Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK Wiesbaden), die sich über Umlagen finanziert. Dementsprechend führt die Fraport AG für die Altersversorgung der Mitarbeiter und Angestellten jährliche Beiträge an die ZVK Wiesbaden ab.

Die Entwicklung der **Steuerrückstellungen** stellt sich folgendermaßen dar:

in € Mio.	Stand 1.1.2003	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Stand 31.12.2003
Steuerrückstellungen	86,7	- 8,6	- 2,4	97,8	173,5
davon langfristig:	72,6				136,7

In der nachfolgenden Übersicht ist die Entwicklung der **anderen Rückstellungen** erläutert:

in € Mio.	Stand 1.1.2003	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Veränderungen	Stand 31.12.2003
Personal	88,4	- 33,3	- 3,9	59,6	0,6	111,4
Umwelt	17,4	- 2,5	0,0	1,8	0,4	17,1
Übrige	212,4	- 197,4	- 4,0	119,7	- 0,4	130,3
	318,2	- 233,2	- 7,9	181,1	0,6	258,8
davon langfristig:	46,0					136,2

Die Personalarückstellungen beinhalten Verpflichtungen aus der Leistungs- und Erfolgsbeteiligung (LEA, „Leistung – Erfolg – Anerkennung“), Regelungen für Altersteilzeit und Vorruhestand aus der vorzeitigen Beendigung der Arbeitsverhältnisse, Zeitguthaben auf Lebensarbeitszeitkonten und Urlaubsansprüche aus dem Resturlaubsguthaben der Belegschaft zum Bilanzstichtag.

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

Die übrigen Rückstellungen enthalten in Höhe von € 66,4 Mio. die in 2003 gebildete Rückstellung für die Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms bei der Fraport AG (siehe auch Textziffer 28). Des Weiteren sind hier Verpflichtungen für ausstehende Rechnungen, Rabatte und Rückerstattungen, Beraterleistungen und Rechtsangelegenheiten ausgewiesen. Bei der Zuführung zu den übrigen sonstigen Rückstellungen ist ein Zinsanteil in Höhe von € 3,2 Mio. enthalten.

Die im Vorjahr gebildete Rückstellung für die Garantieverpflichtung gegenüber einem Bankenkonkorsortium im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement in Höhe von € 137,9 Mio. wurde im Berichtsjahr vollständig in Anspruch genommen.

37 Finanzschulden

in € Mio.	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2003	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2002
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	241,5	294,4	297,0	832,9	239,7	279,3	386,1	905,1
Andere	5,1	–	–	5,1	4,6	–	–	4,6
	246,6	294,4	297,0	838,0	244,3	279,3	386,1	909,7

Die Einzelkredite ab € 25,0 Mio. sind:

	Laufzeit von – bis	Währung	Zinssatz %	Stand 31.12.2003 in € Mio.	Stand 31.12.2002 in € Mio.
Festverzinsliche Kredite	1999 – 2011	€	4,72	25,6	25,6
	1998 – 2010	€	4,83	35,8	35,8
	1999 – 2009	€	4,61	25,6	25,6
	1999 – 2028	€	4,15	33,0	33,0
	1999 – 2028	€	5,10	33,0	33,0
	1996 – 2006	€	6,80	25,6	25,6
	1998 – 2008	€	4,60	25,6	25,6
	1998 – 2008	€	4,57	25,6	25,6
	1999 – 2009	€	4,56	25,6	25,6
	1994 – 2004	€	6,43	51,1	51,1
	1998 – 2008	€	4,60	38,3	38,3
	1998 – 2008	€	4,60	25,6	25,6
	2000 – 2007	US-\$	7,11	29,7	40,3

38 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in € Mio.	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2003	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2002
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Gegenüber fremden Unternehmen	70,4	8,6	–	79,0	88,9	5,9	–	94,8
	70,4	8,6	–	79,0	88,9	5,9	–	94,8

39 Andere Verbindlichkeiten

in € Mio.	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2003	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2002
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,1	–	–	0,1	2,4	–	–	2,4
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	1,4	–	–	1,4	1,2	–	–	1,2
Gegenüber assoziierten Unternehmen	0,6	–	–	0,6	1,1	–	–	1,1
Gegenüber Beteiligungen	0,3	0,3	–	0,6	1,8	0,3	–	2,1
Sonstige Verbindlichkeiten	82,7	14,9	–	97,6	108,8	9,8	–	118,6
	85,1	15,2	–	100,3	115,3	10,1	–	125,4

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich im Wesentlichen aus Lohn- und Kirchensteuer, noch nicht abgeführten Sozialversicherungsbeiträgen, Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen in Zusammenhang mit Zinscaps sowie Verbindlichkeiten gegenüber Betriebsangehörigen zusammen.

40 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Es handelt sich hierbei um Einnahmen, die Erträge künftiger Perioden darstellen.

in € Mio.	31.12.2003	31.12.2002
Mietvorauszahlungen	15,4	16,9
Vorausbezahlte Erbbauzinsen/Mietabgaben	23,9	26,0
Infrastrukturbeiträge	10,6	10,9
Sonstige	12,9	12,8
	62,8	66,6

Die Erträge realisieren sich überwiegend nach mehr als einem Jahr.

41 Latente Steuerverpflichtungen

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß dem „temporary-concept“ des IAS 12. Dabei finden die am Bilanzstichtag geltenden bzw. beschlossenen und bekannten Steuersätze Anwendung. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Textziffer 20 „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ enthalten.

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

42 Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung nach IAS 14 orientiert sich an der internen Berichterstattung an den Vorstand des Mutterunternehmens.

Bei der Fraport AG werden die Unternehmensdaten einerseits in marktorientierte Geschäfts- und Servicefelder, andererseits in Unterstützungsbereiche eingeteilt. Alle Geschäfts- und Servicefelder werden eindeutig jeweils einem Segment zugeordnet. Für die Unterstützungsbereiche erfolgt eine sachgerechte Schlüsselung. Weitere Erläuterungen zur Segmentberichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

Die Daten der Beteiligungsgesellschaften werden in der primären Berichterstattung entsprechend ihrer Geschäftstätigkeit den Segmenten zugeordnet.

Die intersegmentären Erträge ergeben sich im Wesentlichen zum einen aus der Fraport AG-internen Weiterverrechnung der Mieten für Grundstücke und Gebäude. Diese Vermögenswerte sind dem Segment Non-Aviation zugeordnet. Die Weiterverrechnung der Mieten an die nutzenden Einheiten erfolgt auf Basis der angefallenen Kosten einschließlich wertorientierter Zinsen.

Zum anderen sind in den intersegmentären Erträgen die Erträge ausgewiesen, die zwischen den einbezogenen Unternehmen unterschiedlicher Segmente erzielt wurden.

Die Geschäftswerte aus Kapitalkonsolidierung und die entsprechenden Abschreibungen wurden anhand sachgerechter Schlüssel auf die Segmente verteilt.

Die Spalte Überleitung des Segmentvermögens bzw. der Segmentschulden enthält die Ertragsteueransprüche bzw. die Ertragsteuerverpflichtungen (einschließlich der latenten Steueransprüche/-verpflichtungen) des Konzerns.

Im sekundären Berichtsformat nach Regionen erfolgt die Einteilung nach unseren derzeit hauptsächlichlichen Einsatzgebieten Deutschland, übriges Europa, Asien und übrige Welt. Die unter Asien ausgewiesenen Werte betreffen hauptsächlich Türkei und Hongkong.

Die unter „übrige Welt“ ausgewiesenen Werte betreffen im Wesentlichen die USA und Peru.

Wesentliche Veränderungen gegenüber dem Vorjahr ergeben sich aus dem Wegfall der inzwischen mit der ICTS Europe verschmolzenen Civas-Gesellschaften, die im Jahr 2002 dem Segment Non-Aviation zugeordnet waren. Dies führte zu einer geänderten Segmentzuordnung mit einer Verschiebung zwischen den Segmenten Aviation und Non-Aviation im Jahr 2003.

Der Abschreibungsaufwand des Segmentvermögens enthält Wertminderungen gemäß IAS 36 auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie das Sachanlagevermögen von insgesamt € 41,1 Mio (siehe auch Textziffer 12). Die Segmentergebnisse wurden dadurch wie folgt belastet: € 9,6 Mio. Aviation, € 30,3 Mio. Non-Aviation, € 1,1 Mio. Ground Handling und € 0,1 Mio. Sonstiges.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

43 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (€ 447,2 Mio.) resultiert mit € 467,0 Mio. (im Vorjahr € 513,8 Mio.) aus dem betrieblichen Bereich. Demgegenüber stehen Mittelabflüsse in Höhe von € 0,5 Mio. (im Vorjahr € 29,7 Mio.) aus dem finanziellen Bereich sowie € 19,3 Mio. (im Vorjahr € 88,5 Mio.) für Ertragsteuern. Somit ergibt sich insgesamt ein um € 51,6 Mio. höherer Mittelzufluss.

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit/Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit betrifft insbesondere die Zahlungen von € 136,5 Mio. für Garantieverpflichtungen gegenüber einem Bankenkonsortium im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement. Im Vorjahr führte dagegen der Verkauf des Spezialfonds von € 489,9 Mio. zu einem Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit von insgesamt € 190,3 Mio.

Die Ausgaben für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen haben sich gegenüber dem Vorjahr um € 13,2 Mio. erhöht. Die Investitionen bei den Beteiligungen at equity betreffen vor allem die weiteren 10 % der Kapitalanteile an dem Flughafen Hannover-Langenhagen.

Bei dem Erwerb von Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen im Vorjahr handelt es sich um Anteile an der ICTS (restliche 55 %), an der DST (100 %) sowie an der Tradeport (restliche 50 %).

Die Finanzierungstätigkeit weist im Geschäftsjahr 2003 einen Mittelabfluss von € 58,7 Mio. aus, der sich insbesondere aus Tilgung von Finanzkrediten ergab.

Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand besteht aus der Bilanzposition Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks. Mit € 540,7 Mio. stammen diese Mittel aus den Emissionserlösen des Börsengangs und waren bis Oktober 2002 in einem Spezialfonds angelegt.

Sonstige Angaben

44 Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2003 ergeben sich Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften in Höhe von € 11,1 Mio. (davon entfallen € 5,8 Mio. auf Gemeinschaftsunternehmen) und aus Gewährleistungsverträgen in Höhe von € 123,9 Mio. Diese beinhalten im Wesentlichen Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von € 99,1 Mio. In den Vertragserfüllungsgarantien enthalten ist eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Limited in Höhe von € 79,2 Mio., für die eine Rückgriffsforderung auf die übrigen Garantiegeber in Höhe von € 62,5 Mio. besteht.

Antalya hat gegenüber der DHMI (türkische Konzessionsbehörde) eine Garantieerklärung für die Übergabe der Terminalanlagen nach Ablauf der Konzession im Jahr 2007 in Höhe von 1 % der erwarteten Einnahmen zuzüglich der Abschreibungen abgegeben.

Beim Flughafen Frankfurt-Hahn resultieren weitere finanzielle Verpflichtungen aus einer möglichen Kaufpreisnachzahlung von € 3,8 Mio. an die Bundesrepublik Deutschland aus dem Liegenschaftserwerb und einer möglichen Vertragsstrafe in Höhe von € 5,1 Mio. an das Land Rheinland-Pfalz, falls bis zum Jahr 2005 nicht mindestens Investitionen von € 61,0 Mio. vorgenommen und 1.000 neue Dauerarbeitsplätze geschaffen werden.

45 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in € Mio.	31.12.2003	31.12.2002
Bestellungen für Investitionen und Energiebezug	727,7	266,0
Miet- und Leasingverträge über 1 Jahr		
1. Fällig im 1. Folgejahr	71,0	65,6
2. Fällig im 2. Folgejahr	43,3	42,2
3. Fällig im 3. Folgejahr	42,2	42,0
4. Fällig im 4. Folgejahr	41,5	41,6
5. Fällig im 5. Folgejahr	40,8	41,0
6. Fällig ab dem 6. Folgejahr (kumuliert)	41,0	47,9
	279,8	280,3

Operating Leases

Die abgeschlossenen Miet- und Leasingverträge sind von ihrem wirtschaftlichen Inhalt her im Wesentlichen als Operating-Lease-Verträge zu qualifizieren, sodass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist. Es handelt sich hierbei hauptsächlich um Gebäudemietverträge sowie Miete und Leasing von Soft- und Hardware. Die Grundmietzeit der Mietverträge für Gebäude endet grundsätzlich 2007.

Im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement:

in € Mio.	31.12.2003	31.12.2002
Kapitaleinzahlungsverpflichtung in PIATCO (US-\$ 40,0 Mio.)	31,7	38,4
Bedingte Restkaufpreiszahlung PAGS (US-\$ 2,0 Mio.)	1,6	1,9
	33,3	40,3

Die oben genannte Kapitaleinzahlungsverpflichtung in Höhe von US-\$ 40,0 Mio., welche im Zusammenhang mit der ursprünglichen Langfristfinanzierung vom 27. Juli 2001 zugesagt wurde, könnte von der PIATCO unter bestimmten, nicht von der Fraport beeinflussbaren, Bedingungen eingefordert werden.

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

46 Stock Options

Hauptversammlungsbeschluss

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

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

Entwicklung der Bezugsrechte des bedingten Kapitals:

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

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

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

Ausübungshürden

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

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Aus dem Aktienoptionsprogramm ist im Berichtsjahr 2003 analog APB 25 erstmals Personalaufwand in Höhe von € 0,3 Mio. angefallen. Die Bezugsrechte wurden mit dem inneren Wert bewertet.

Tranchen 2001 bis 2003

Die Ausgestaltung der Ausgabetranchen 2001 bis 2003 ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

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

47 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

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

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

48 Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden im Wesentlichen nur bei dem Mutterunternehmen eingesetzt. Gemäß Zins- und Währungsrisikomanagementrichtlinie werden diese nicht zu spekulativen Zwecken eingesetzt.

Es bestehen zurzeit fünf Zinsswaps, die nach den Regeln des IAS 39 als cash flow hedges behandelt werden. Die Veränderung der Marktwerte der cash flow hedges wird erfolgsneutral in einer gesonderten Eigenkapitalposition erfasst.

Die ursprünglich gekauften Zinscaps, um das Risiko aus Zinserhöhungen für variabel verzinsliche Verbindlichkeiten zu begrenzen, wurden durch zwei weitere Caps (Gegengeschäfte) glattgestellt. Die Zinscaps sind keinem Grundgeschäft zugeordnet und werden als trading-Geschäfte klassifiziert.

Die Devisentermingeschäfte über US-\$ 30,0 Mio. und über US-\$ 40,0 Mio. waren am 31. März 2003 fällig. Des Weiteren bestand ein Devisentermingeschäft für den Zeitraum von drei Monaten (Fälligkeit am 29. Dezember 2003) in Südafrikanischen Rand in Höhe von ZAR 3,0 Mrd. (€ 360,6 Mio.). Die Veränderung der Marktwerte der Devisentermingeschäfte wird bei Fälligkeit erfolgswirksam erfasst.

Sämtliche Derivate werden in der Bilanz mit dem Marktwert bewertet.

Das Kreditrisiko beschreibt das Ausfallrisiko (Kontrahentenrisiko) und ermittelt die Summe der einzelnen positiven Marktwerte. Dies wird gemäß Zins- und Währungsrisikomanagementrichtlinie durch den Abschluss von Geschäften nur mit erstklassigen Banken minimiert.

Zum Bilanztag bestanden die folgenden derivativen Finanzpositionen:

in € Mio.	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2003	31.12.2002	31.12.2003	31.12.2002	31.12.2003	31.12.2002
Zinsswaps	165,4	82,8	- 5,9	- 9,5	0,4	-
Zinsscaps (Berechtigter)	102,2	102,2	0,1	0,3	0,1	0,3
Zinsscaps (Verpflichteter)	102,2	102,2	- 0,1	- 0,3	-	-
Devisen- termingeschäfte	0,0	68,4	0,0	- 1,3	-	-

49 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 liegt hierbei vor, wenn ein Aktionär mehr als die Hälfte der Stimmrechte an der Fraport AG hält oder kraft Satzungsbestimmungen oder vertraglicher Vereinbarungen die Möglichkeit besitzt, die Finanz- und Geschäftspolitik des Managements des Fraport-Konzerns zu steuern. Nach IAS 24 sind jedoch keine Angaben im Abschluss von öffentlichen Unternehmen (state-controlled enterprises) über Geschäftsvorfälle mit anderen öffentlichen Unternehmen erforderlich.

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. Der Fraport-Konzern wird im Geschäftsjahr 2003 von den Angabepflichten des IAS 24 in Bezug auf die Geschäftsbeziehungen zu assoziierten Unternehmen, zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sowie zu den übrigen Mitgliedern des Managements in Schlüsselpositionen berührt.

Die Transaktionen der Konzern-Unternehmen mit wesentlichen assoziierten Unternehmen sind ausnahmslos der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der jeweils beteiligten Gesellschaften zuzurechnen und wurden zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen. Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern vgl. Textziffer 52.

50 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 u. a. den Flughafen jederzeit in betriebs sicherem Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu unterhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sicherzustellen. Mit Nachtrag vom 16. Juli 1999 wurden der Gesellschaft Einschränkungen des Nachtflugverkehrs als Auflage erteilt. Die Betriebsgenehmigung wurde mit Schreiben vom 26. April 2001 dahingehend weiter eingeschränkt und konkretisiert, dass der Fraport AG neben Maßnahmen zum aktiven Schallschutz insbesondere die Verpflichtung auferlegt wurde, Maßnahmen zum passiven Schallschutz durchzuführen.

Die Gesellschaft erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt Main anfliegen, so genannte „Verkehrs entgelte“ für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Verkehrs entgelte teilen sich auf in genehmigungspflichtige Flughafen-Entgelte und nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte.

- Die gemäß § 43 Abs.1 Luftverkehrszulassungsverordnung (LuftVZO) genehmigungspflichtigen Flughafen-Entgelte sind zu unterscheiden in Lande- und Startentgelte, Passagier- und Abstellentgelte sowie (seit 1. November 2002) Entgelte zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen. Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt.

Die in 2002 geltende Entgeltordnung wurde am 28. November 2001 durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) genehmigt und zum 1. Januar 2002 in Kraft gesetzt. Die aufgrund der aktuellen Sicherheitslage im Luftverkehr am Standort Frankfurt für die Zeit vom 1. April bis zum 31. Dezember 2002 erhöhten passagierbezogenen Entgelte wurden am 26. Februar 2002 genehmigt. Am 30. April 2002 wurde zwischen der Fraport AG und den Luftverkehrsgesellschaften eine „Rahmenvereinbarung Flughafen-Entgelte“ abgeschlossen, in der die Flughafen-Entgelte erstmals längerfristig bis zum 31. Dezember 2006 festgeschrieben werden. Daneben besteht der öffentlich-rechtliche Vertrag über die Festsetzung und Anpassung regulierter Flughafen-Entgelte zwischen dem Land Hessen – vertreten durch das HMWVL – und der Fraport AG vom 29. Oktober 2002. Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung sowie Prognosen für die Luftverkehrsbranche haben die Luftverkehrsgesellschaften und die Fraport AG am 9. und 31. Oktober 2003 Vereinbarungen über die befristete Aussetzung von Flughafen-Entgelten und Entgelten zur Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms geschlossen. Die Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 30,0 % 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. April 2000 in der Form für den Wettbewerb geöffnet, dass neben der Fraport AG ein weiterer Drittabfertiger zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich). Von den Umsatzerlösen der Fraport AG in 2003 entfielen 37,2 % auf die Bodenverkehrsdienst- und Infrastrukturentgelte.

Über die Verkehrsentgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsauflagen unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 32,8 % 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.

Die dem Geschäftsbetrieb am Flughafen Frankfurt-Hahn zugrunde liegende Entgeltordnung trat mit Wirkung zum 1. November 2001 in Kraft. Die Genehmigung der Lande- und Start-, Passagier- und Abstellentgelte (Flughafen-Entgelte) wurde gemäß § 43 Abs. 1 Luftverkehrszulassungsverordnung (Luft-VZO) vom Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz – Referat Luftverkehr – erteilt. Die Flughafen-Entgelte machten im Geschäftsjahr 26,0 % der Umsatzerlöse aus.

Als weiterer Teil der Verkehrsentgelte werden nicht genehmigungspflichtige Einnahmen aus Bodenverkehrsdiensten und der Bereitstellung der Infrastruktur erzielt (15,0 %).

Außerhalb der Verkehrsentgelte werden übrige Umsatzerlöse – im Wesentlichen aus Vermietung und Sicherheitsleistungen – mit rund 59,0 % erwirtschaftet.

Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İletmeciliği A. Ş.

Das internationale Terminal am Flughafen Antalya ist ein BOT-Projekt (Build, Operate, Transfer), das auf einem Konzessionsvertrag mit der türkischen Konzessionsbehörde DHMI basiert. Demnach hat Antalya bis zum 31. Juli 2007 das Recht, alle im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte zu nutzen, um das Terminal betreiben zu können.

Dabei ist Antalya dazu verpflichtet, die Terminaldienstleistungen in Übereinstimmung mit den internationalen Standards sowie den im Konzessionsvertrag geregelten Verfahren und Prinzipien zu erbringen. Im Hinblick auf die zur Nutzung überlassenen Vermögensgegenstände ist Antalya verpflichtet, Instandhaltungen und (Groß-)Reparaturen durchzuführen sowie die Vermögensgegenstände durch neue zu ersetzen, sofern ihre Nutzungsdauer abgelaufen ist.

Die Gesellschaft erwirtschaftet neben der Einnahme aus Passagierentgelten auch Einnahmen im Zusammenhang mit Retail-Geschäften. Die Höhe der Passagierentgelte wird von der DHMI festgelegt. In Abhängigkeit der Passagierzahlen sind bis zu zwei Drittel der Passagierentgelte an die DHMI als laufende Konzessionsabgabe abzuführen. Ebenso ist auf einen bestimmten Teil der so genannten Retail-Erlöse eine Abgabe in Höhe von einem Drittel zu leisten. Für den Fall, dass die Passagierzahlen eine garantierte Mindestmenge von rund 2 Mio. jährlich nicht erreichen, erstattet die DHMI der Gesellschaft einen entsprechenden Ausgleichsbetrag auf Basis des aktuellen Passagierentgeltes in USD.

Am Ende der Laufzeit hat Antalya sämtliche im Konzessionsvertrag spezifizierten Vermögensgegenstände in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an die DHMI zu übergeben.

Antalya hat entsprechend dem Konzessionsvertrag jedes Jahr eine Garantierklärung in Höhe von 1 % der für dieses Jahr erwarteten Einnahmen gegenüber der DHMI abzugeben, die einen Monat nach der vollständigen Übergabe der Terminalanlagen an die Antalya zurück zu erstatten sind. Darüber hinaus ist Antalya verpflichtet, jedes Jahr eine Garantie in Höhe des jährlichen Abschreibungswertes an die DHMI zu geben. In Höhe der nicht erneuerten Herstellungskosten hat die Antalya zum Zeitpunkt der Terminalübergabe Zahlungen an die DHMI zu leisten.

51 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG gemäß § 161 AktG

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

52 Angaben zu Vorstand und Aufsichtsrat

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands enthält neben einem fixen Gehaltsbestandteil eine variable erfolgsabhängige Komponente (Tantieme). Als Kriterien für die Tantieme sind das Erreichen der geplanten Konzern-Umsatzerlöse und des EBITDA (Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) festgelegt. Neben der Tantieme werden zusätzlich Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des Aktienoptionsplans (vgl. die Ausführungen in Textziffer 46) gewährt.

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

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

Vergütungen des Vorstands 2003	Fixum in € Tsd.	Tantieme in € Tsd.	Insgesamt in € Tsd.	Aktienoptionen in Stück
Dr. Wilhelm Bender Vorsitzender	330,1	253,9	584,0	20.000
Prof. Manfred Schölch Stellvertretender Vorsitzender	276,1	217,2	493,3	17.000
Johannes Endler (bis 31.3.2003)	51,1	- 4,3	46,8	0
Prof. Barbara Jakubeit	194,3	141,6	335,9	15.000
Herbert Mai	184,1	134,2	318,3	15.000
Dr. Stefan Schulte (seit 15.4.2003)	213,3	213,3	426,6	15.000
Insgesamt	1.249,0	955,9	2.204,9	82.000

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

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

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

Mitglieder des Vorstands

Vorsitzender
Dr. Wilhelm Bender

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

Vorstand Finanzen
Johannes Ender
(bis 31. März 2003)

Vorstand Immobilienentwicklung
Prof. Barbara Jakubeit

Vorstand Arbeitsdirektor
Herbert Mai

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

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

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

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

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

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

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

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

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender
Roland Koch
 Hessischer Ministerpräsident
 (bis 2. Dezember 2003)
 [Bezüge 2003: € 32.400]

Vorsitzender
Karlheinz Weimar
 Hessischer Finanzminister
 (ab 4. Dezember 2003
 Mitglied des Aufsichtsrats,
 ab 15. Dezember Vorsitzender)
 [Bezüge 2003: € 200]

Stellvertretender Vorsitzender
Gerold Schaub
 Stellvertretender Landesbezirksleiter
 ver.di Hessen
 [Bezüge 2003: € 26.500]

Herbert Becker
 Beauftragter für Externe Kontakte
 (bis 25. Juni 2003)
 [Bezüge 2003: € 8.500]

Dr. Manfred Bischoff
 Ehemaliges Vorstandsmitglied der
 DaimlerChrysler AG
 [Bezüge 2003: € 16.600]

Wolfgang Bödicker
 Betriebsratsmitglied
 (bis 25. Juni 2003)
 [Bezüge 2003: € 12.850]

Paul Breider
 Lademeister
 (bis 25. Juni 2003)
 [Bezüge 2003: € 9.100]

Matthias Eckert
 Betriebsratsmitglied
 (bis 25. Juni 2003)
 [Bezüge 2003: € 8.700]

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Mitglied im Verwaltungsrat des
 – Zweiten Deutschen Fernsehens
 Vorsitzender des Aufsichtsrats der
 – FIZ Frankfurter Innovationszentrum
 Biotechnologie GmbH
 – Hessische Staatsweingüter GmbH Kloster Eberbach

Vorsitzender des Aufsichtsrats
 – Flughafen Kassel GmbH
 – Freilichtmuseum Hessenpark GmbH
 – Lotterietreuhandgesellschaft mbH Hessen
 Stellvertretender Vorsitzender
 – Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
 Mitglied im Aufsichtsrat
 – FIZ Frankfurter Innovationszentrum
 Biotechnologie GmbH
 – Future Capital AG
 – Investitionsbank Hessen AG
 – Messe Frankfurt GmbH
 – Tradeport Frankfurt GmbH
 – GWH Gemeinnützige Wohnungs Ges. mbH Hessen
 Beirat mit Aufgaben eines Aufsichtsrats
 – Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat der
 – Lufthansa Service Deutschland GmbH
 – Lufthansa Service Holding AG
 (bis August 2003)

Mitglied im Aufsichtsrat der
 – Eintracht Frankfurt Fußball AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
 – MTU Aero Engines GmbH
 – DaimlerChrysler Aerospace AG
 – DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG
 Mitglied im Aufsichtsrat der
 – Gerling Konzern Versicherungs-Beteiligungs-AG
 – J. M. Voith AG
 – Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG
 Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
 – Royal KPN N.V.
 – Mitsubishi Motors Corporation
 – Lagardère-Sociétés S. A.
 – EADS Participations B.V.
 – European Aeronautic Defence and Space Company
 EADS N.V. (Chairman of the Board)

Mitglied im Aufsichtsrat der
 – Volks- Bau- und Sparverein (VBS) e. G.
 – Umland GmbH

Jörg-Uwe Hahn

Fraktionsvorsitzender der FDP
im Hessischen Landtag
Mitglied des Landtags
[Bezüge 2003: € 26.100]

Mitglied im Aufsichtsrat der

- Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
 - TaunusFilm GmbH
- Mitglied im Rundfunkrat des Hessischen Rundfunks

Lothar Herbst

Vorsitzender des ver.di-
Bezirks Frankfurt und Region
(ab 25. Juni 2003)
[Bezüge 2003: € 7.900]

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

- Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
- Mitglied im Aufsichtsrat der
- Mainova AG
 - Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF)
 - LSG Sky Chefs Deutschland GmbH
(bis 8. Oktober 2003)

Helmut Hofmann

Betriebsratsmitglied
(ab 25. Juni 2003)
[Bezüge 2003: € 8.900]

Stefan Kempkens

Gewerkschaftsvertreter ver.di
(bis 25. Juni 2003)
[Bezüge 2003: € 8.300]

Lothar Klemm

Hessischer Staatsminister a. D.
Mitglied des Landtags
[Bezüge 2003: € 17.200]

Vorsitzender des Aufsichtsrats der

- MANIA Technologie AG
- Zentrum für integrierte Verkehrssysteme ZIV GmbH

Zafer Memisoglu

Betriebsratsmitglied
(ab 25. Juni 2003)
[Bezüge 2003: € 9.300]

Mitglied im Aufsichtsrat der

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

Prof. Karel Van Miert

Ehemaliger Präsident der
Universität Nyenrode,
ehemaliger Vizepräsident
der Europäischen Kommission
[Bezüge 2003: € 16.800]

Mitglied im Aufsichtsrat der

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

Ralf Nagel

Staatssekretär im
Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
(ab 25. Juni 2003)
[Bezüge 2003: € 8.900]

Mitglied im Aufsichtsrat der

- Deutsche Bahn AG

Harald Rose

Gewerkschaftsvertreter ver.di
(ab 25. Juni 2003)
[Bezüge 2003: € 8.900]

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der

- FIS Flug- und Industriesicherheit Service-
und Beratungs-GmbH

Petra Rossbrey

Sprecherin Immobilien
und Facility Management
(ab 25. Juni 2003)
[Bezüge 2003: € 8.500]

Helmut Raith
 Fachvorarbeiter
 (bis 25. Juni 2003)
 [Bezüge 2003: € 8.500]

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

Petra Roth
 Oberbürgermeisterin
 [Bezüge 2003: € 10.700]

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

Werner Schmidt
 Aufgabenleiter Projekt-Management
 [Bezüge 2003: € 18.200]

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

Dr. Jürgen Siewert
 Ministerialdirigent
 [Bezüge 2003: € 21.150]

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

Norbert Simmermacher
 Betriebsratsmitglied
 (ab 25. Juni 2003)
 [Bezüge 2003: € 9.100]

Edgar Stejskal
 Betriebsratsmitglied
 [Bezüge 2003: € 18.600]

Mitglied im Aufsichtsrat der
 – Airmail Center Frankfurt GmbH

Christian Strenger
 [Bezüge 2003: € 20.750]

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

Achim Vandreike
Bürgermeister
[Bezüge 2003: € 18.200]

Mitglied im Aufsichtsrat der

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

Warren Walsh
Repräsentant der
Gewerkschaft GÖD
Lehrgangsleiter
(bis 25. Juni 2003)
[Bezüge 2003: € 8.700]

Henner Wittling
Mitglied des Vorstands der
Saarstahl AG
(bis 25. Juni 2003)
[Bezüge 2003: € 8.900]

Peter Wichtel
Betriebsratsmitglied
(ab 25. Juni 2003)
[Bezüge 2003: € 12.850]

Frankfurt am Main, den 8. März 2004

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Der Vorstand

Dr. Bender Prof. Schölch Prof. Jakubeit Mai Dr. Schulte

Wesentliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

		Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital T€	Ergebnis nach Steuern T€	Umsatzerlöse T€	Durchschnittliche Mitarbeiterzahl
Tochterunternehmen								
Deutschland								
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	AAV	Frankfurt a. M.	2003	100,00	310	258	1.725	8
			2002	100,00	144	92	1.362	7
Airport Cater Service GmbH	ACS	Frankfurt a. M.	2003	100,00	26	0	16.935	128
			2002	100,00	26	0	16.009	134
Airport Retail Solutions GmbH	ARS	Frankfurt a. M.	2003 ¹	51,00	-8	-459	786	9
			2002	51,00	451	1	2.240	9
AirIT Airport IT Services Hahn AG	AirIT Hahn	Lautzenhausen	2003	100,00	590	45	1.373	9
			2002	100,00	295	15	1.111	9
APS Airport Personal Services GmbH	APS	Frankfurt a. M.	2003 ²	100,00	550	0	0	0
			2002	-	-	-	-	-
Deutsche AeroConsult GmbH	DACO	Frankfurt a. M.	2003 ¹	100,00	-106	748	48	0
			2002	100,00	-854	-624	2.875	14
Energy Air GmbH	Energy Air	Frankfurt a. M.	2003	100,00	1.583	1.531	71.475	0
			2002	100,00	1.238	1.186	65.798	0
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	Flughafen Frankfurt-Hahn	Lautzenhausen	2003 ³	73,07	31.614	-18.161	22.574	265
			2002 ³	73,07	31.942	-20.374	14.908	241
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH	Flughafen Saarbrücken	Saarbrücken	2003	51,00	729	6	9.611	157
			2002	51,00	724	-23	9.233	157
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	GCS	Frankfurt a. M.	2003	40,00	2.401	1.376	23.427	631
			2002	40,00	2.401	1.376	23.386	589
Hahn Campus Management GmbH	Hahn Campus	Lautzenhausen	2003	73,07	26	0	462	7
			2002	73,07	25	-660	409	6
Media Frankfurt GmbH	Media	Frankfurt a. M.	2003	51,00	1.391	765	18.182	24
			2002	51,00	1.362	710	18.325	22
proceedAir Aviation Services GmbH	proceedAir	Frankfurt a. M.	2003 ¹	100,00	55	-11	0	0
			2002	100,00	66	218	0	0
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH	VCS	Frankfurt a. M.	2003	100,00	33	-2	199	1
			2002	100,00	35	2	242	1
Tradeport Frankfurt GmbH	Tradeport	Frankfurt a. M.	2003	100,00	-5.046	643	15.641	474
			2002	100,00	-6.190	-1.398	14.383	452

¹ Gesellschaft inaktiv.

² Neugründung zum 23. Oktober 2003.

³ IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme.

		Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital T€	Ergebnis nach Steuern T€	Umsatz- erlöse T€	Durch- schnittliche Mitarbeiterzahl
Tochterunternehmen								
Übriges Europa								
ICTS Europe Holdings B.V., Amstelveen (Teilkonzern)	ICTS	Niederlande	2003	100,00	21.947	9.494	251.321	8.583
			2002	100,00	17.347	5.439	192.821	6.834
<i>in den Teilkonzern ICTS werden insgesamt 21 Tochter- und 1 Gemeinschaftsunternehmen der ICTS einbezogen, an denen die Fraport AG mittelbar beteiligt ist, u. a.:</i>								
<i>FIS Flug- und Industriesicherheit Services- und Beratungs-GmbH, Kelsterbach</i>	<i>FIS</i>	<i>Deutschland</i>						
<i>ICTS (UK) Limited, London</i>	<i>ICTS UK</i>	<i>Großbritannien</i>						
<i>ICTS France S. A., Paris</i>	<i>ICTS France</i>	<i>Frankreich</i>						
VAS Flughafen Bodenverkehrs- dienste GmbH, Wien	VAS	Österreich	2003	100,00	1.111	-277	10.165	169
			2002	100,00	1.387	-707	6.921	145
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen	Hellas	Griechenland	2003	100,00	270	111	600	0
			2002	100,00	304	148	866	1
Amerika								
Airport Carts LLC, Delaware	ACLCC	USA	2003	-	-	-	-	-
			2002	66,67	1.464	26	2.338	42
Air-Transport IT Services, Inc., Delaware	Air-Transport IT	USA	2003 ⁴	100,00	2.520	-2.476	14.337	41
			2002 ⁴	100,00	-933	-1.083	7.250	20
Decision Support Technologies, Inc., Florida	DST	USA	2003 ⁴	100,00	-	-	-	-
			2002 ⁴	100,00	-	-	-	-
Fraport Peru S. A. C., Lima	Fraport Peru	Peru	2003	99,99	175	182	1.926	5
			2002	99,99	282	299	1.557	5
Asien								
Fraport (Philippines) Services Inc., Manila	Fraport Philippines	Philippinen	2003	99,99	-2.712	-3.061	0	2
			2002	99,99	-114	-732	2.214	12

⁴ Konsolidierter Abschluss Air-Transport und DST.

		Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital T€	Ergebnis nach Steuern T€	Umsatz- erlöse T€	Durch- schnittliche Mitarbeiterzahl
--	--	------	--	------------------------------	--------------------	--------------------------------	-------------------------	---

Gemeinschaftsunternehmen

Deutschland

AirIT International GmbH	AirIT International	Frankfurt a. M.	2003	50,00	981	450	4.049	2
			2002	50,00	691	364	10.396	1
AirITSystems Hannover GmbH	AirIT Hannover	Hannover	2003	50,00	2.397	349	9.257	47
			2002	50,00	2.223	223	8.917	42
FSG Flughafen-Service GmbH	FSG	Frankfurt a. M.	2003	33,33	164	89	3.940	0
			2002	33,33	164	89	4.048	0
Medical Airport Service GmbH	MAS	Kelsterbach	2003	50,00	812	317	4.221	94
			2002	50,00	495	307	2.509	29
NICE Aircraft Services & Support GmbH	NICE	Frankfurt a. M.	2003	52,00	5.791	1.251	10.178	11
			2002	52,00	4.790	991	8.219	12

Übriges Europa

S. A. TCR International N.V., Brüssel (Teilkonzern)	TCR	Belgien	2003	50,00	6.770	289	33.020	202
			2002	50,00	6.475	-1.981	25.985	188

in den Teilkonzern TCR werden sechs 100%-ige Tochterunternehmen der TCR einbezogen, an denen die Fraport AG mittelbar zu 50 % beteiligt ist.

Asien

Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul	Antalya	Türkei	2003	50,00	68.071	37.823	94.478	373
			2002	50,00	61.713	28.234	107.946	367
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong	Pantares Tradeport	China	2003	50,00	5.987	-190	0	0
			2002	50,00	6.652	-330	0	0

		Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital T€	Ergebnis nach Steuern T€	Umsatz- erlöse T€	Durch- schnittliche Mitarbeiterzahl
Assoziierte Unternehmen								
Deutschland								
Airmail Center Frankfurt GmbH	ACF	Frankfurt a. M.	2003	40,00	824	426	15.749	26
			2002	40,00	733	306	14.198	24
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	ASG	Frankfurt a. M.	2003	49,00	2.099	1.585	28.271	764
			2002	49,00	2.438	1.925	29.802	857
Flughafen Hannover- Langenhagen GmbH	Flughafen Hannover	Hannover	2003	30,00	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
			2002	20,00	80.392	-5.404	110.032	1.119
Übriges Europa								
Portway-Handling de Portugal, S. A., Lissabon	Portway	Portugal	2003	40,00	3.304	-4.502	18.704	630
			2002	40,00	5.057	-1.750	16.403	585
Amerika								
Lima Airport Partners S. R. L., Lima	LAP	Peru	2003	42,75	35.072	7.044	61.619	270
			2002	42,75	34.222	6.132	68.094	k. A.

k. A. = Keine Angaben vorhanden.

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, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003 geprüft. Aufstellung und Inhalt des Konzern-Abschlusses nach den International Financial Reporting Standards des IASB (IFRS) liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung zu beurteilen, ob der Konzern-Abschluss den IFRS entspricht.

Wir haben unsere Konzern-Abschlussprüfung nach den deutschen Prüfungsvorschriften und unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob der Konzern-Abschluss frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. 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 Nachweise für die Wertansätze und Angaben im Konzern-Abschluss auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung beinhaltet die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzern-Abschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Konzern-Abschluss in Übereinstimmung mit den IFRS ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sowie der Zahlungsströme des Geschäftsjahres.

Unsere Prüfung, die sich auch auf den vom Vorstand aufgestellten Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003 erstreckt hat, hat zu keinen Einwendungen geführt. Nach unserer Überzeugung gibt der Konzern-Lagebericht zusammen mit den übrigen Angaben des Konzern-Abschlusses insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage des Konzerns und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar. Außerdem bestätigen wir, dass der Konzern-Abschluss und der Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003 die Voraussetzungen für eine Befreiung der Gesellschaft von der Aufstellung eines Konzern-Abschlusses und Konzern-Lageberichts nach deutschem Recht erfüllen.

Frankfurt am Main, den 8. März 2004

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wagner ppa. Resch
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2003 die ihm nach Gesetz und Satzung zugewiesenen Aufgaben wahr. Er hat die Geschäftsführung der Gesellschaft überwacht und den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens regelmäßig beraten. In alle Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen war der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden. Der Aufsichtsrat wurde vom Vorstand in schriftlichen und mündlichen Berichten regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Gesichtspunkte der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements informiert. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens hat der Vorstand mit dem Aufsichtsrat abgestimmt. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen wurden dem Aufsichtsrat unter Angabe von Gründen erläutert. Darüber hinaus stand der Vorsitzende des Vorstands mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigem Kontakt und hat ihn über aktuelle Entwicklungen der Geschäftslage sowie die wesentlichen Geschäftsvorfälle unterrichtet. Soweit nach Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung erforderlich, hat der Aufsichtsrat zu den entsprechenden Vorschlägen des Vorstands nach gründlicher eigener Prüfung und Beratung sein Votum abgegeben.

Im Geschäftsjahr 2003 ist der Aufsichtsrat zu insgesamt acht Sitzungen zusammengetreten. Alle Aufsichtsratsmitglieder nahmen an mindestens der Hälfte der Aufsichtsratssitzungen teil.

Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Beteiligungen, vor dem Hintergrund des schwierigen von der SARS-Epidemie und dem Irak-Krieg beeinflussten konjunkturellen Umfelds, war Gegenstand regelmäßiger Berichterstattung. Die Themen Strategieanpassung und Corporate Governance standen im Mittelpunkt einer gemeinsamen Strategieklausur von Vorstand und Aufsichtsrat im März 2003.

Zu Beginn des Geschäftsjahres 2003 hat sich der Aufsichtsrat intensiv mit der Entwicklung in der Beteiligung Manila auseinander gesetzt. Dabei wurde die Entscheidung des Vorstands für eine Vollabschreibung im Rahmen der Bewertung des Manila-Engagements im Jahresabschluss 2002 vom Aufsichtsrat einstimmig gebilligt. Ebenso einstimmig unterstützte der Aufsichtsrat die fortlaufenden Bemühungen, eine gerechte Entschädigungsregelung für die getätigten Investitionen mit der Regierung der Philippinen zu erreichen. Hierfür wurde unter anderem im September 2003 das ICSID-Schiedsverfahren bei der Weltbank in Washington eingeleitet.

Ein weiteres Thema im Bereich der Beteiligungen war die kontinuierliche Begleitung der Integration der ICTS Europe Holdings B.V. mit ihren Töchtern und deren Mitarbeitern in den Fraport-Konzern. Ebenfalls im Fokus der Aufmerksamkeit des Aufsichtsrats standen die Entwicklungen am Standort Frankfurt-Hahn und in Hannover-Langenhagen. Auch über die Beteiligungen in Lima und Hongkong wurde der Aufsichtsrat kontinuierlich informiert. In Hongkong endete im Frühjahr 2003 die Bauphase und das Logistikzentrum der mittelbaren Beteiligungsgesellschaft Tradeport Hong Kong Ltd. konnte seinen Betrieb aufnehmen. In Lima wurden Finanzierungsverträge zur Sicherstellung des Flughafen-Ausbaus unterzeichnet.

Die Diskussion über die Entwicklung am Standort Frankfurt war gekennzeichnet durch zwei Schwerpunkte. Zum einen das Kostenmanagement als Reaktion auf die zunächst negative Entwicklung der Passagierzahlen vor dem Hintergrund der SARS-Epidemie und des Irak-Kriegs. Zum anderen die gemeinsamen Anstrengungen, den Ausbau voranzutreiben. Bereits Anfang 2003 wurde das Planfeststellungsverfahren für den Bau der A380-Werft beantragt. Anfang 2004 fanden hierzu erste Erörterungstermine statt. Im September 2003 wurden zudem die Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren im Zusammenhang mit der Erweiterung des Frankfurter Flughafens um eine weitere Landebahn eingereicht.

Vor dem Hintergrund, dass im Fraport-Konzern mehr als ein Drittel der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Tochtergesellschaften beschäftigt ist, betonten Aufsichtsrat und Vorstand anlässlich der gemeinsamen Strategieklausur im März 2003 die Notwendigkeit zur Weiterentwicklung der strategischen Ausrichtung. Aufsichtsrat und Vorstand bekräftigten dabei die Absicht, den gewachsenen und wachsenden Konzern mit einem einheitlichen Konzern-Verständnis weiterzuentwickeln. Gleichzeitig wurde im Rahmen der Diskussion zur Konsolidierung des integrierten Geschäftsmodells am Standort Frankfurt die Notwendigkeit betont, alle Segmente so zu strukturieren, dass sie konkurrenzfähig am Markt bestehen können. Als weitere strategische Säule wurde bekräftigt, dass der Frankfurter Flughafen gegenüber den europäischen Wettbewerbern in seiner Funktion als internationales Drehkreuz zu bewahren und weiterzuentwickeln ist. Darüber hinaus bekräftigten Aufsichtsrat und Vorstand ihre gemeinsame Einschätzung, dass die ehrgeizigen Wachstumsziele des Konzerns am Standort Frankfurt alleine nicht erreichbar sind. Es besteht der Konsens, dass Fraport auch weiterhin weltweit expandiert. Hierbei versteht sich Fraport grundsätzlich nicht als Finanzinvestor. Bezüglich der ethischen Grundsätze wurde festgelegt, dass das Wertemanagementsystem der Fraport AG für alle Konzern-Gesellschaften verpflichtend ist.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2003 zur Steigerung der Effizienz der Aufsichtsratsarbeit und zur Vorbereitung der Aufsichtsratsitzungen fünf Ausschüsse gebildet. In einzelnen Fällen sind Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen worden. Die Vorsitzenden der Ausschüsse haben regelmäßig in der nächsten Aufsichtsratsitzung an das Plenum des Aufsichtsrats über die Arbeit der Ausschüsse berichtet.

Der Präsidialausschuss hat im vergangenen Jahr viermal getagt. Er befasste sich mit den im vergangenen Jahr angefallenen Vorstandsangelegenheiten, insbesondere Fragen der Vergütung, der Nachfolge und der vorstandsbezogenen Corporate Governance.

Der Finanz-, Investitions- und Prüfungsausschuss trat im Berichtszeitraum zweimal zusammen und beschäftigte sich dabei mit dem Jahres- und Konzern-Abschluss, dem Vorschlag zur Gewinnverwendung, dem Risikomanagement und der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner nahm er Stellung zur Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, zur Honorarvereinbarung und zur Festlegung der Prüfungsschwerpunkte. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschafts- und zum Entwicklungsplan der Fraport AG.

Der Beteiligungsausschuss kam im Geschäftsjahr zu sechs Sitzungen zusammen. Er beriet regelmäßig über die wirtschaftliche Entwicklung bestehender Beteiligungsunternehmen und über die Fortschreibung und Zusammensetzung des Beteiligungsportfolios der Fraport AG.

Der Personalausschuss tagte im Berichtszeitraum dreimal. Zur Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens nahm dieser Stellung zur Entwicklung des Personalbestands, zu Grundsatzfragen des Tarifrechts, der Bezahlungssysteme und des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms sowie zu Fragen der betrieblichen Altersversorgung.

Die Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden Vermittlungsausschusses war im Geschäftsjahr 2003 nicht erforderlich.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Zum Thema Corporate Governance bekräftigten Aufsichtsrat und Vorstand ihre Absicht, den im September 2002 beschlossenen Fraport-Corporate-Governance-Kodex weiterzuentwickeln. In der Folge wurden daher alle für eine Umsetzung des Fraport-Kodex erforderlichen Satzungsänderungen der Hauptversammlung am 25. Juni 2003 vorgelegt, wo sie die Zustimmung der Anteilseigner fanden.

Den Fortentwicklungen im Deutschen Corporate Governance Kodex folgend, hat der Aufsichtsrat auf seiner Sitzung am 15. Dezember 2003 entschieden, die Vergütung von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern im Geschäftsbericht 2003 individualisiert und nach Bestandteilen aufgegliedert bekannt zu machen. Ferner hat der Aufsichtsrat beschlossen, in Zukunft den Jahres- und Konzern-Abschluss innerhalb von 90 Tagen nach Geschäftsjahresende zu veröffentlichen.

Unter dem Datum des 28. April 2003 haben Vorstand und Aufsichtsrat gem. § 161 AktG ihre Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex für das Jahr 2003 abgegeben. Im Hinblick auf die zwischenzeitliche Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex (Fassung vom 21. Mai 2003) haben Vorstand und Aufsichtsrat unter dem Datum vom 15. Dezember 2003 bereits ihre neue Entsprechenserklärung für das Jahr 2004 abgegeben.

Weitere Einzelheiten zum Thema Corporate Governance bei Fraport sowie der Wortlaut der aktuellen Entsprechenserklärung befinden sich auf den Seiten 11/12 in diesem Geschäftsbericht. Die Entsprechenserklärung ist auch im Internet unter www.fraport.de abrufbar.

Jahres- und Konzern-Abschluss

Die PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft – Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahres-Abschluss der Fraport AG und den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2003 sowie den Lagebericht der Fraport AG und den Konzern-Lagebericht mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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 der Vorstand ein den gesetzlichen Vorschriften entsprechendes, effizientes Risikomanagementsystem eingeführt hat.

Die genannten Unterlagen und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sind vom Vorstand unverzüglich an den Aufsichtsrat versandt worden. Der Finanz-, Investitions- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats hat sich intensiv mit diesen Unterlagen beschäftigt; der Aufsichtsrat hat sie auch selbst geprüft. Die Prüfungsberichte der PwC lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor und wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats in Gegenwart des Abschlussprüfers, der über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, umfassend behandelt. Der Aufsichtsrat stimmt dem Ergebnis der Abschlussprüfung zu. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Finanz-, Investitions- 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 0,44 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu verwenden, stimmt der Aufsichtsrat zu.

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. Aus den im Abhängigkeitsbericht dargestellten sonstigen Maßnahmen entstand für die Fraport AG kein Nachteil.“

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 oder Nachteile ausgeglichen worden sind,
3. bei den im Bericht aufgeführten Maßnahmen keine Umstände für eine wesentliche andere Beurteilung als die durch den Vorstand sprechen.“

Der Abschlussprüfer hat an den Verhandlungen des Aufsichtsrats über den Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet. Nach eigener Prüfung stimmt der Aufsichtsrat dem Urteil des Abschlussprüfers zu und hat keine Einwendung gegen die am Schluss des Berichts über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen abgegebene und in den Lagebericht aufgenommene Erklärung des Vorstands.

Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Mit der Hauptversammlung am 25. Juni 2003 ging die Wahlperiode des Aufsichtsrats zu Ende. Bereits im März/April 2003 hatten die Arbeitnehmervertreter über ein Wahlmännerverfahren ihre Vertreter für die neue Legislaturperiode gewählt. Vor diesem Hintergrund schieden zum 25. Juni 2003 folgende Aufsichtsratsmitglieder aus dem Gremium aus: Herbert Becker, Wolfgang Bödicker, Paul Breider, Matthias Eckert, Stefan Kempkens, Helmut Raith, Warren Walsh.

Als Arbeitnehmervertreter neu gewählt und im Rahmen der Hauptversammlung 2003 in ihr Amt eingeführt wurden: Lothar Herbst, Helmut Hofmann, Zafer Memisoglu, Harald Rose, Petra Rossbrey, Norbert Simmermacher, Peter Wichtel. Für den zum 31. Dezember 2003 ausgeschiedenen Norbert Simmermacher wurde am 5. März 2004 Gabriele Rieken nachgewählt.

Die Anteilseigner wählten, entsprechend den aktienrechtlichen Bestimmungen, ihre Vertreter in der Hauptversammlung am 25. Juni 2003. Neu in das Gremium gewählt wurde Staatssekretär Ralf Nagel. Er ersetzt den auf eigenen Wunsch ausgeschiedenen Staatssekretär Henner Wittling. Die übrigen Anteilseignervertreter wurden für eine weitere Wahlperiode in ihrem Amt bestätigt.

Anfang Dezember 2003 schied Ministerpräsident Roland Koch auf eigenen Wunsch aus dem Aufsichtsrat der Fraport AG aus. Mit Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 4. Dezember 2003 wurde Staatsminister Karlheinz Weimar als sein Nachfolger bestellt und am 15. Dezember 2003 zum neuen Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

Zum 31. März 2003 schied der Vorstand Finanzen, Johannes Endler, aus dem Unternehmen aus. Als sein Nachfolger wurde Dr. Stefan Schulte bestellt, der seine Tätigkeit am 15. April 2003 aufgenommen hat.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand sowie den Mitarbeiterinnen und den Mitarbeitern für den starken persönlichen Einsatz im zurückliegenden Geschäftsjahr.

Frankfurt am Main, im März 2004

Karlheinz Weimar
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Beraterkreis

Hilmar Kopper
(Vorsitzender)
Vorsitzender des Aufsichtsrats
DaimlerChrysler AG

Dr. Manfred Bodin
Vorsitzender des Vorstands
Norddeutsche Landesbank Girozentrale

Prof. Dr. Bernd Fahrholz
Dresdner Bank AG

Dr. Reiner Maria Gohlke
Stellvertretender Vorsitzender
Gesellschafterausschuss der
Bitburger Getränke-Verwaltungs GmbH

Klaus Herms
Chief Executive Officer
Kühne & Nagel International AG

Dieter Kaden
Vorsitzender der Geschäftsführung
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Hemjō Klein

Dr. Peter E. Kruse
Mitglied des Vorstands
Deutsche Post AG

Prof. Dr. Rolf-Dieter Leister
Infra Beratung AG

Dr. Bernd Malmström
Vorsitzender des Vorstands
Logistics Stinnes AG

Wolfgang Mayrhuber
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG

Dr. Günther Merl
Vorsitzender des Vorstands
Landesbank Hessen-Thüringen

Dr. Frank Niethammer
Ehrenpräsident IHK Frankfurt

Stefan Pichler

Hans W. Reich
Sprecher des Vorstands
Kreditanstalt für Wiederaufbau

Holger Steltzner
Herausgeber
Frankfurter Allgemeine Zeitung

Dr. Bernd Thiemann
Mitglied des Aufsichtsrats
Rothschild GmbH

Dr. Gert Vogt
ASEM-Sprecher der Deutschen Wirtschaft
Asien-Pazifik-Ausschuss der
Deutschen Wirtschaft

Klaus Wächter
Sprecher des Vorstands
Frankfurter Sparkasse

Ernst Welteke
Präsident
Deutsche Bundesbank

Ständiger Gast:
Karlheinz Weimar
Hessischer Minister der Finanzen
als Aufsichtsratsvorsitzender
der Fraport AG

Sechs-Jahres-Übersicht

in € Mio.	Stand 31.12.1998	Stand 31.12.1999	Stand 31.12.2000	Stand 31.12.2001	Stand 31.12.2002	Stand 31.12.2003
A. Anlagevermögen	2.394,6	2.609,0	2.729,2	3.222,8	2.698,6	2.644,6
I. Immaterielle Vermögenswerte	19,6	80,8	110,7	99,8	225,1	198,3
II. Sachanlagen	2.294,9	2.434,2	2.447,7	2.435,1	2.403,9	2.376,8
III. Beteiligungen at equity	54,8	59,3	71,0	126,1	37,3	45,9
IV. Andere Finanzanlagen	25,3	34,7	99,8	561,8	32,3	23,6
B. Umlaufvermögen	164,0	194,3	264,1	401,5	870,5	937,2
I. Vorräte	23,2	13,0	10,3	11,9	13,1	17,1
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	91,6	106,8	135,5	141,3	195,9	181,3
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögenswerte	35,8	51,4	59,1	173,6	76,4	128,0
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	13,4	23,1	59,2	74,7	585,1	610,8
C. Rechnungsabgrenzungsposten	46,1	46,4	43,4	41,5	43,1	40,1
D. Latente Steueransprüche	3,1	4,5	6,0	6,2	8,5	14,5
A. Eigenkapital	860,6	920,7	1.019,3	1.964,3	1.803,4	1.920,1
I. Gezeichnetes Kapital	511,3	511,3	640,0	900,9	900,6	902,2
II. Kapitalrücklage	–	–	–	662,4	532,0	533,2
III. Gewinnrücklagen	328,8	383,8	302,6	365,0	370,8	445,0
IV. Konzern-Bilanzgewinn	20,5	25,6	76,7	36,0	0,0	39,7
B. Anteile fremder Gesellschafter	1,9	3,0	4,8	5,5	12,9	11,6
C. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	19,9	18,1	23,1	22,4	24,2	22,8
D. Rückstellungen	247,6	264,8	286,4	284,6	425,2	454,3
E. Verbindlichkeiten	1.225,6	1.383,5	1.452,4	1.189,2	1.129,9	1.017,3
I. Finanzschulden	1.007,7	1.170,6	1.267,9	970,1	909,7	838,0
II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	102,3	98,7	113,8	99,0	94,8	79,0
III. Andere Verbindlichkeiten	115,6	114,2	70,7	120,1	125,4	100,3
F. Rechnungsabgrenzungsposten	68,0	66,9	74,8	71,0	66,6	62,8
G. Latente Steuerverpflichtungen	184,3	197,3	181,9	135,0	158,5	147,5
Bilanzsumme	2.607,8	2.854,2	3.042,7	3.672,0	3.620,7	3.636,4

		Stand 31.12.1998	Stand 31.12.1999	Stand 31.12.2000	Stand 31.12.2001	Stand 31.12.2002	Stand 31.12.2003
Veränderung gegenüber Vorjahr							
Anlagevermögen	%	–	8,9	4,6	18,1	– 16,3	– 2,0
Umlaufvermögen	%	–	18,5	35,9	52,0	116,8	7,7
Eigenkapital ¹	%	–	6,5	5,3	104,6	– 6,5	4,3
Fremdkapital ²	%	–	10,8	7,2	– 17,0	4,2	– 3,4
Anteil an der Bilanzsumme							
Anlagevermögen (Anlageintensität)	%	91,8	91,4	89,7	87,8	74,5	72,7
Umlaufvermögen ³	%	8,2	8,6	10,3	12,2	25,5	27,3
Eigenkapital ¹ (Eigenkapitalquote)	%	32,2	31,4	31,0	52,5	49,8	51,7
Fremdkapital ² (Fremdkapitalquote)	%	67,8	68,6	69,0	47,5	50,2	48,3
Kennzahlen							
Netto-Finanzschulden (Finanzschulden – Liquide Mittel)	€ Mio.	994,3	1.147,5	1.208,8	895,4	324,6	227,2
Capital Employed (Netto-Finanzschulden + Eigenkapital ¹ + Anteile fremder Gesellschafter)	€ Mio.	1.836,3	2.045,6	2.156,2	2.829,2	2.140,9	2.119,2
Gearing (Netto-Finanzschulden/Eigenkapital ¹)	%	118,4	128,2	128,2	46,4	18,0	12,1
Verschuldungsgrad (Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme)	%	38,1	40,2	39,7	24,4	9,0	6,2
Dynamischer Verschuldungsgrad (Netto-Finanzschulden/Cash flow ⁴)	%	335,2	426,4	441,5	245,5	82,1	50,8
Working Capital (Umlaufvermögen – kurzfristige Verbindlichkeiten)	€ Mio.	– 189,5	– 207,6	– 149,1	– 112,3	422,0	535,1
Anlagendeckung (Eigenkapital ¹ /Anlagevermögen nach Abzug Sonderposten)	%	35,4	34,5	34,8	60,3	67,4	71,7
Liquidität 1. Grades (Liquide Mittel/kurzfristige Verbindlichkeiten)	%	3,8	5,7	14,3	14,5	130,5	151,9
Liquidität 2. Grades (Liquide Mittel + kurzfristige Forderungen/ kurzfristige Verbindlichkeiten)	%	39,8	45,1	61,4	71,0	185,0	225,2

¹ Ohne die vorgesehene Dividendenausschüttung.

² Inklusive der vorgesehenen Dividendenausschüttung, RAP und latenten Steuerverpflichtungen.

³ Inklusive RAP und latente Steueransprüche.

⁴ Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit.

in € Mio.	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Umsatzerlöse	1.281,4	1.374,9	1.536,2	1.580,6	1.803,6	1.834,3
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	8,5	- 11,9	- 2,9	0,7	- 0,8	- 0,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	11,0	11,4	15,4	18,4	19,2	18,0
Sonstige betriebliche Erträge	64,3	40,8	72,1	114,1	80,2	57,1
Gesamtleistung	1.365,2	1.415,2	1.620,8	1.713,8	1.902,2	1.909,3
Materialaufwand	- 212,9	- 226,9	- 264,4	- 281,7	- 275,3	- 284,4
Personalaufwand	- 571,9	- 596,7	- 633,4	- 689,2	- 860,1	- 933,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Anlagevermögens und Sachanlagen	- 200,9	- 179,5	- 194,9	- 209,3	- 214,1	- 258,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 120,4	- 148,3	- 193,7	- 225,0	- 251,6	- 219,1
Betriebliches Ergebnis	259,2	263,7	334,4	308,6	301,1	213,8
Zinsergebnis	- 83,7	- 63,3	- 66,2	- 72,9	- 34,0	- 31,4
Ergebnis at equity	- 0,2	- 7,0	- 4,3	- 25,8	- 17,0	0,6
Erträge aus Beteiligungen	0,0	4,0	8,5	15,1	4,3	30,9
Abschreibungen auf Finanzanlagen	- 0,5	0,0	- 8,7	- 3,6	- 3,8	0,0
Außerplanmäßige Abschreibung auf Manila-Projekt	-	-	-	- 59,1	- 289,5	0,0
Sonstiges Finanzergebnis	1,2	1,3	2,2	7,9	3,8	1,2
Finanzergebnis	- 83,2	- 64,9	- 68,5	- 138,4	- 336,2	1,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	176,0	198,8	265,9	170,2	- 35,1	215,1
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 96,0	- 108,3	- 125,2	- 60,7	- 79,4	- 93,3
Sonstige Steuern	- 5,1	- 9,9	- 10,9	- 7,0	- 5,0	- 5,6
Fremden Gesellschaftern zustehendes Ergebnis	- 0,8	- 0,9	- 0,8	- 1,4	- 1,3	- 1,0
Konzern-Jahresergebnis	74,1	79,7	129,0	101,1	- 120,8	115,2
Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-	-	-	130,3	0,0
Einstellung in Gewinnrücklagen	- 53,6	- 54,1	- 52,3	- 65,1	- 9,5	- 75,5
Konzern-Bilanzgewinn	20,5	25,6	76,7	36,0	0,0	39,7
Ergebnis je 10-Euro-Aktie unverwässert	1,45	1,56	2,16	1,28	- 1,34	1,28
verwässert	-	-	-	-	- 1,33	1,26

		1998	1999	2000	2001	2002	2003
EBITDA (Betriebliches Ergebnis + Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Anlage- vermögens und Sachanlagen + Ergebnis at equity + Erträge aus Beteiligungen)	€ Mio.	459,9	440,3	533,5	507,2	241,9	503,4
EBIT (EBITDA – Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Anlagevermögens und Sachanlagen – Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens)	€ Mio.	258,5	260,8	329,9	235,2	– 4,9	245,3
EBT (Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit)	€ Mio.	176,0	198,8	265,9	170,2	– 35,1	215,1
Umsatzrendite (Jahresergebnis vor Ertragsteuern und Fremden Gesellschaftern zustehendes Ergebnis/Umsatzerlöse)	%	13,3	13,7	16,6	10,3	– 2,2	11,4
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	35,9	32,0	34,7	32,1	13,4	27,4
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	20,2	19,0	21,5	14,9	– 0,3	13,4
ROCE-Kapitalrendite (EBIT/Capital Employed)	%	14,1	12,8	15,3	8,3	– 0,2	11,6
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		13.225	13.336	14.271	15.526	21.395	23.353

Glossar

Luftverkehrsspezifische Begriffe

ACI

Airports Council International

ADV

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen

Aviation

Luftverkehr

BARIG

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

Bodenverkehrsdienste (BVD)

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

BOT

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

Drehkreuz

Synonym für Hub

Flugzeugbewegungen

Starts und Landungen

Flughafen-Entgelte

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

Fraport AG

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Gewerblicher Verkehr

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

Hub

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

IATA

International Air Transport Association

ICSID

International Centre for Settlement of Investment Disputes

Infrastrukturentgelte

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

Intermodalität

Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger

IT

Informationstechnologie

Koordinations-Eckwert

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

Landseite (Landside)

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

„Low-Cost/No-Frills“-Airlines

in der Luftfahrtbranche allgemein üblicher Begriff für „Billigfluggesellschaft“

Luftseite (Airside)

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

Luftverkehrsdrehscheibe

Synonym für Hub

MTOW

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

Nachtpoststern

Der Nachtpoststern dient der schnellen Zustellung der Briefpost innerhalb eins bis zwei Tagen. Aus allen wichtigen Städten des Landes wird die Post in der Nacht zwischen 0.00 und 2.00 Uhr per Flugzeug nach Frankfurt zugestellt und anschließend sternförmig verteilt

PAX

Passagierzahlen

Slots

Zeitnischen für Starts und Landungen

Star Alliance

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

Terminal

Abfertigungsgebäude auf Flughäfen

Terminaldienstleistungen

Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Terminals

Transfer-Passagiere

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

Transit-Passagiere

Passagiere, die nach einer Zwischenlandung in demselben Flugzeug weiterreisen

Travel-Value-Shops

Ladenlokale, in denen die Warenpreise im Wesentlichen denen der Dutyfreeshops entsprechen

Verkehrsentgelte

Flughafen-, Infrastruktur- und Bodenverkehrsdienstentgelte

Vorfeld

Gelände, auf dem Flugzeuge be- und entladen werden

Zehn-Punkte-Programm

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

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

Betriebswirtschaftliche Begriffe

BAT

Bundes-Angestellentarifvertrag

BIP

Bruttoinlandsprodukt

DAX

Deutscher Aktienindex

MDAX

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

XBRL

Extensible Business Reporting Language

Chronik 2003



Tradeport Hong Kong nimmt Betrieb auf.



Fraport stellt 2003 zehn Prozent mehr Auszubildende ein.



Start des Planfeststellungsverfahrens für die A380-Werft.



Übergabe der Antragsunterlagen für die Kapazitätserweiterung.

29. Januar → Die Fraport AG reicht beim Regierungspräsidium Darmstadt den Planfeststellungsantrag für den Bau der A380-Werft im Süden des Frankfurter Flughafen-Geländes ein ...

21. Februar → Die japanische Spedition Yusen nimmt in der CargoCity Süd eine Umschlagsanlage in Betrieb ... **17. März** →

In Hongkong geht die Logistik-Drehscheibe Tradeport Hong Kong in Betrieb; die Fraport AG ist mit der Schiphol Group zu 37,5 Prozent beteiligt ... **25. März** → Der Vorstand entscheidet, das Engagement für das Terminal 3 in Manila komplett abzuschreiben ... **27. März** → Zum achten Mal dient das „Frankfurter Symposium Passage“ als Branchentreff ... **3. April** → Die Fraport AG kündigt an, 2003 zehn Prozent mehr Auszubildende einzustellen ... **7. April** → Im Volkshaus Frankfurt-Sossenheim beginnt der so genannte Scoping-Termin zum Airport-Ausbau ... **25. April** → Die nördliche der beiden Parallelbahnen wird in vielen kleinen Arbeitsschritten bis 2005 grundsaniiert ...

5. Mai → Den komfortablen AIRail-Service mit durchgehender Gepäcklogistik gibt es jetzt auch von und nach Köln Hbf ...

27. Mai → Die für das Anhörungsverfahren bestimmte Fassung der Planfeststellungsunterlagen für den Bau der A380-Werft im Süden werden beim RP Darmstadt eingereicht ... **20. Juni** → Dr. Wilhelm Bender und Prof. Manfred Schölch werden in Vorstandsgremien des Weltflughafenverbands ACI gewählt ...

25. Juni → In Höchst findet die zweite Publikums-Hauptversammlung der Fraport AG statt ... **4. Juli** → Für das laufende Schallschutzprogramm der Fraport AG liegen bereits gut 1.400 Anträge von Anrainern vor ... **30. Juli** → Panalpina nimmt ein neues Speditionszentrum in der CargoCity Süd in Betrieb ...

9. September → Die Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren zur geplanten Kapazitätserweiterung von FRA werden dem Regierungspräsidium übergeben ... **9. Oktober** → Die „13. Internationalen Frankfurter Luftfrachttage“ beginnen ... **13. Oktober** → Das „International Centre for Settlement of Investment Disputes“ der Weltbank gibt einem Fraport-Antrag statt, ein Schiedsverfahren gegen die philippinische Regierung einzuleiten; es geht um eine Entschädigung für Investitionen für den Bau eines Terminals am Flughafen von Manila ... **21. November** → Das Hessische Wirtschaftsministerium erteilt der Fraport AG die Plangenehmigung zum Bau eines Wartungsbereichs der Condor Cargo Technik in der CargoCity Süd ...

... **4. Juli** → Für das laufende Schallschutzprogramm der Fraport AG liegen bereits gut 1.400 Anträge von Anrainern vor ... **30. Juli** → Panalpina nimmt ein neues Speditionszentrum in der CargoCity Süd in Betrieb ...

... **9. September** → Die Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren zur geplanten Kapazitätserweiterung von FRA werden dem Regierungspräsidium übergeben ... **9. Oktober** → Die „13. Internationalen Frankfurter Luftfrachttage“ beginnen ... **13. Oktober** → Das „International Centre for Settlement of Investment Disputes“ der Weltbank gibt einem Fraport-Antrag statt, ein Schiedsverfahren gegen die philippinische Regierung einzuleiten; es geht um eine Entschädigung für Investitionen für den Bau eines Terminals am Flughafen von Manila ... **21. November** → Das Hessische Wirtschaftsministerium erteilt der Fraport AG die Plangenehmigung zum Bau eines Wartungsbereichs der Condor Cargo Technik in der CargoCity Süd ...

... **4. Juli** → Für das laufende Schallschutzprogramm der Fraport AG liegen bereits gut 1.400 Anträge von Anrainern vor ... **30. Juli** → Panalpina nimmt ein neues Speditionszentrum in der CargoCity Süd in Betrieb ...

... **9. September** → Die Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren zur geplanten Kapazitätserweiterung von FRA werden dem Regierungspräsidium übergeben ... **9. Oktober** → Die „13. Internationalen Frankfurter Luftfrachttage“ beginnen ... **13. Oktober** → Das „International Centre for Settlement of Investment Disputes“ der Weltbank gibt einem Fraport-Antrag statt, ein Schiedsverfahren gegen die philippinische Regierung einzuleiten; es geht um eine Entschädigung für Investitionen für den Bau eines Terminals am Flughafen von Manila ... **21. November** → Das Hessische Wirtschaftsministerium erteilt der Fraport AG die Plangenehmigung zum Bau eines Wartungsbereichs der Condor Cargo Technik in der CargoCity Süd ...

... **4. Juli** → Für das laufende Schallschutzprogramm der Fraport AG liegen bereits gut 1.400 Anträge von Anrainern vor ... **30. Juli** → Panalpina nimmt ein neues Speditionszentrum in der CargoCity Süd in Betrieb ...

... **9. September** → Die Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren zur geplanten Kapazitätserweiterung von FRA werden dem Regierungspräsidium übergeben ... **9. Oktober** → Die „13. Internationalen Frankfurter Luftfrachttage“ beginnen ... **13. Oktober** → Das „International Centre for Settlement of Investment Disputes“ der Weltbank gibt einem Fraport-Antrag statt, ein Schiedsverfahren gegen die philippinische Regierung einzuleiten; es geht um eine Entschädigung für Investitionen für den Bau eines Terminals am Flughafen von Manila ... **21. November** → Das Hessische Wirtschaftsministerium erteilt der Fraport AG die Plangenehmigung zum Bau eines Wartungsbereichs der Condor Cargo Technik in der CargoCity Süd ...

... **4. Juli** → Für das laufende Schallschutzprogramm der Fraport AG liegen bereits gut 1.400 Anträge von Anrainern vor ... **30. Juli** → Panalpina nimmt ein neues Speditionszentrum in der CargoCity Süd in Betrieb ...

... **9. September** → Die Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren zur geplanten Kapazitätserweiterung von FRA werden dem Regierungspräsidium übergeben ... **9. Oktober** → Die „13. Internationalen Frankfurter Luftfrachttage“ beginnen ... **13. Oktober** → Das „International Centre for Settlement of Investment Disputes“ der Weltbank gibt einem Fraport-Antrag statt, ein Schiedsverfahren gegen die philippinische Regierung einzuleiten; es geht um eine Entschädigung für Investitionen für den Bau eines Terminals am Flughafen von Manila ... **21. November** → Das Hessische Wirtschaftsministerium erteilt der Fraport AG die Plangenehmigung zum Bau eines Wartungsbereichs der Condor Cargo Technik in der CargoCity Süd ...

... **4. Juli** → Für das laufende Schallschutzprogramm der Fraport AG liegen bereits gut 1.400 Anträge von Anrainern vor ... **30. Juli** → Panalpina nimmt ein neues Speditionszentrum in der CargoCity Süd in Betrieb ...

Absender:

Name

Straße

Postleitzahl/Ort

Bitte senden Sie mir

- Image-Film der Fraport AG auf DVD
- Image-Broschüre Fraport AG
- Broschüre Zahlen, Daten, Fakten
- Informationen zum Flughafen-Ausbau

Antwort



Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Unternehmenskommunikation (UKM)
60547 Frankfurt am Main

Impressum

Herausgeber:
Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Presse und Publikationen (VSP)
60547 Frankfurt am Main

Konzept und Text:
Charles Barker
Corporate Communications GmbH,
Frankfurt am Main

Gestaltung:
Bert Klemp Corporate Design,
Frankfurt am Main

Fotografie:
Martin Joppen, Frankfurt am Main,
Bernd Vogel, Köln
Stefan Rebscher, Andreas Meinhardt,
Fraport AG (VSP)

Herstellung:
Fraport AG (VSP)

Satz und Lithografie:
Layout Service Darmstadt GmbH
MDDigitale Produktion, Maintal

Druck:
gzm Grafisches Zentrum
Bödige und Partner GmbH,
Mainz-Hechtsheim

Printed in Germany

Finanzkalender

13. Mai 2004:	Zwischenbericht 1. Quartal
2. Juni 2004:	Hauptversammlung
13. August 2004:	Zwischenbericht Halbjahr
10. November 2004:	Zwischenbericht 3. Quartal

Investor Relations

Telefon: +49(0)69 690-74842

Telefax: +49(0)69 690-74843

E-Mail: investor.relations@fraport.de

Internet: www.fraport.de

Ja,

*ich will weitere
Informationen!*

