





Die  
Zukunft  
kann  
kommen.

---

# Vision

*Wir entwickeln Mobilität professionell und machen sie zum Erlebnis für unsere Kunden. Als Airport-Konzern sind wir in allen Segmenten der leistungsstärkste der Branche.*

*Flughäfen verstehen wir als Erlebniswelt und intermodale Drehscheiben. Verkehrssysteme verknüpfen wir konsequent.*

*Wir stehen für effizientes Management komplexer Prozesse und Innovationen, überzeugen durch Wettbewerbsfähigkeit in unseren integrierten Dienstleistungen und gehen flexibel auf die Wünsche unserer Kunden ein.*

*Sicherheit ist unser oberstes Gebot.*

*So schaffen wir nachhaltig Wert im Interesse unserer Anteilseigner, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der Regionen, in denen wir tätig sind.*

---



---

# Inhaltsverzeichnis

## Unternehmen

- |   |                         |   |   |
|---|-------------------------|---|---|
| 2 | Konzern-Kennzahlen      | 6 | Interview mit dem Vorstandsvorsitzenden<br>Dr. Wilhelm Bender |
| 3 | Segment-Kennzahlen      |   |   |
| 4 | Segmente der Fraport AG | 8 | Der Fraport-Vorstand  |

## Luftverkehr heute und morgen

- |    |                                  |    |  |
|----|----------------------------------|----|--|
| 10 | Überblick                        | 22 | Unsere Herausforderung: beständiger Wandel |
| 12 | Luftverkehr dauerhaft im Aufwind | 30 | Schub für den Hub                          |
| 16 | Luftverkehr heute und morgen     |    |  |

## Konzern-Lagebericht

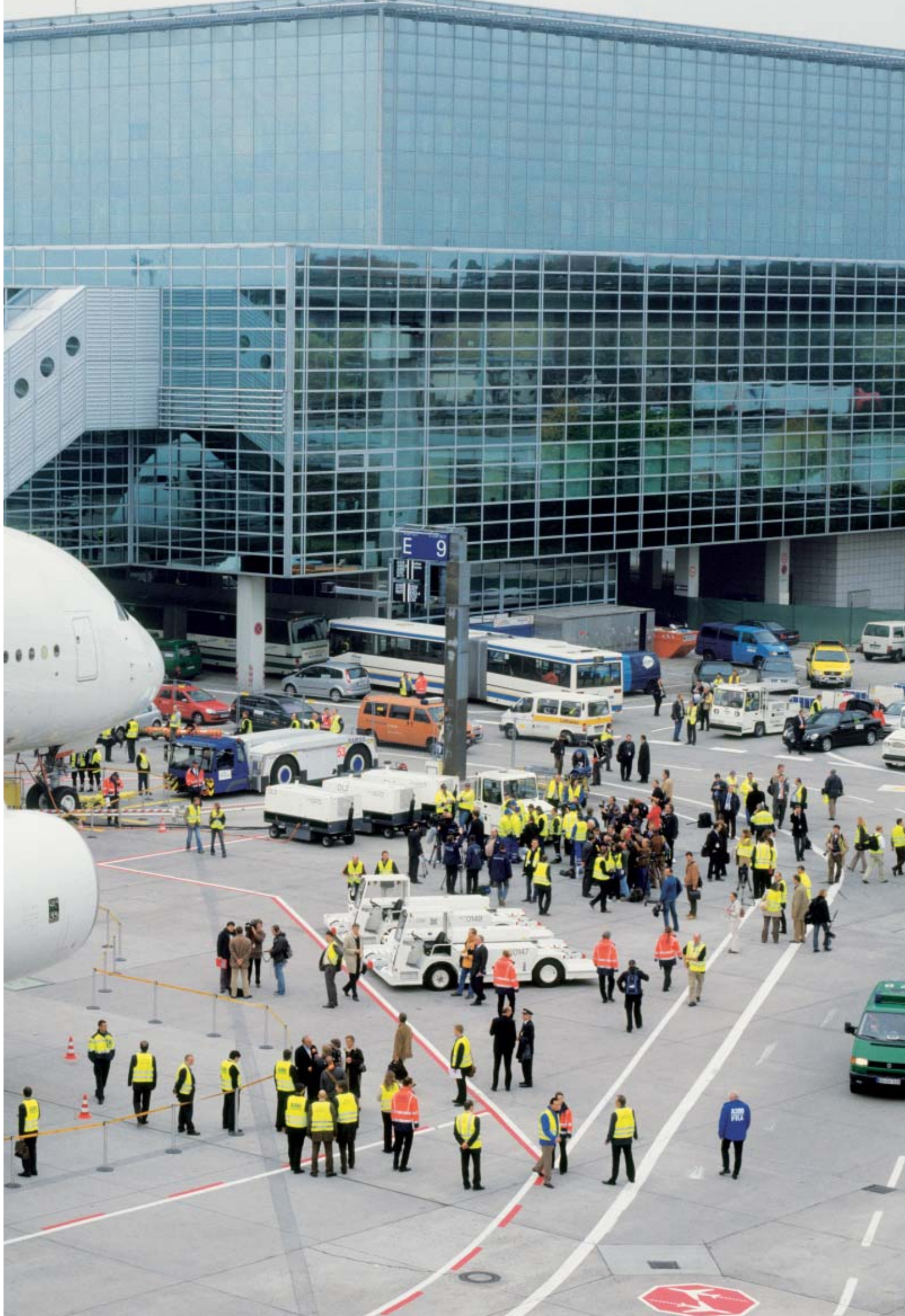
- |    |   |    |                                       |
|----|---|----|---------------------------------------|
| 34 | Highlights und Kennzahlen                                   | 61 | Mitarbeiter                           |
| 36 | Strategie und Wertmanagement                                | 63 | Corporate Responsibility              |
| 40 | Innovationsmanagement                                       | 64 | Abhängigkeitsbericht                  |
| 41 | Organisation  | 64 | Risiken und Chancen                   |
| 42 | Geschäftsentwicklung 2005                                   | 64 | Risikopolitische Grundsätze           |
| 42 | Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des<br>Luftverkehrs | 65 | Das Risikomanagement-System           |
| 44 | Entwicklung der Konzern-Flughäfen                           | 66 | Geschäftsrisiken                      |
| 47 | Umsatz- und Ergebnisentwicklung                             | 71 | Gesamtrisikobeurteilung               |
| 49 | Segmentberichterstattung                                    | 71 | Geschäftschancen                      |
| 52 | Beteiligungen   | 72 | Nachtragsbericht                      |
| 54 | Vermögens- und Finanzlage                                   | 72 | Prognosebericht                       |
| 54 | Investitionen   | 72 | Flughafen-Ausbau                      |
| 55 | Kapitalflussrechnung  | 73 | A380                                  |
| 56 | Bilanzstruktur  | 73 | FRA-Nord                              |
| 58 | Aktie und Investor Relations                                | 73 | Akquisitionsprojekte                  |
|    |   | 74 | Geschäftsaussichten für 2006 und 2007 |

## Konzern-Abschluss und -Anhang

- |     |   |     |   |
|-----|---|-----|---|
| 80  | Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung                   | 111 | Erläuterungen zur Konzern-Bilanz  |
| 81  | Konzern-Bilanz  | 123 | Erläuterungen zur Segmentberichterstattung  |
| 82  | Konzern-Kapitalflussrechnung                          | 125 | Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung  |
| 83  | Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals                 | 126 | Sonstige Angaben  |
| 84  | Konzern-Anlagenspiegel                                | 140 | Wesentliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunter-<br>nehmen und assoziierte Unternehmen |
| 86  | Segmentberichterstattung                              | 143 | Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers  |
| 88  | Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung        |     |   |
| 103 | Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung |     |   |

## Sonstige Angaben

- |     |                           |     |                       |
|-----|---------------------------|-----|-----------------------|
| 144 | Bericht des Aufsichtsrats | 151 | Siebenjahresübersicht |
| 148 | Corporate Governance      | 153 | Impressum             |
| 150 | Beraterkreis              | 153 | Finanzkalender        |
-



# Konzern-Kennzahlen der Fraport AG

Umsatz und Ergebnis				
in Mio €	2002	2003	2004	2005
Umsatz	1.803,6	1.834,3	1.998,1	2.089,8
Gesamtleistung	1.851,8	1.887,7	2.043,7	2.141,7
EBITDA	260,3	461,8	516,2	547,5
EBIT	46,2	203,7	281,1	311,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-35,1	215,1	265,1	290,4
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-119,5	116,2	137,6	161,5

Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung				
in Mio €	2002	2003	2004	2005
Eigenkapital	1.816,3	1.931,7	2.041,6	2.157,9
Eigenkapitalquote (in %)	50,2	52,0	54,1	52,5
Bilanzsumme	3.620,7	3.636,4	3.650,2	3.951,6
Gearing (in %)	18,0	12,1	-0,3	9,1
Capital employed	2.140,9	2.119,2	1.967,9	2.264,1
Fraport Assets	2.613,2	2.496,5	2.329,0	2.310,7
Net Assets	2.823,9	2.864,2	2.842,8	2.848,3
Operativer Cash flow	395,6	447,2	518,6	493,7
Investitionen	290,5	256,9	279,4	682,4

Rentabilitätskennzahlen				
in %	2002	2003	2004	2005
Umsatzrendite	-2,2	11,4	13,3	13,9
EBITDA-Marge	14,4	25,2	25,8	26,2
EBIT-Marge	2,6	11,1	14,1	14,9
ROCE	2,2	9,6	14,3	13,7
ROFRA	1,6	7,1	9,9	10,9
RONA	1,8	8,2	12,1	13,5

Die Fraport-Aktie				
in €	2002	2003	2004	2005
Jahresschlusskurs	17,00	22,80	31,39	44,90
Ergebnis je Aktie (unverwässert)	-1,34	1,28	1,51	1,78
Dividende je Aktie	-	0,44	0,75	0,90

Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt				
	2002	2003	2004	2005
Passagiere (in Mio)	48,5	48,4	51,1	52,2
Cargo (in Tsd t)	1.631,5	1.650,6	1.839,1	1.963,1
Flugzeugbewegungen (in Tsd)	458,4	458,9	477,5	490,1
Höchststartgewichte (in Tsd t)	24.926,9	25.398,9	27.229,6	28.160,3
Sitzladefaktor (in %)	69,8	69,4	71,0	71,7
Passagiere je Passagierflug	115	115	117	117

Mitarbeiter				
	2002	2003	2004	2005
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	21.395	23.353	24.182	25.781

# Segment-Kennzahlen der Fraport AG

Aviation		
<i>in Mio €</i>	2004	2005
Umsatz	626,2	688,9
EBITDA	144,8	158,1
EBIT	90,8	94,2
Fraport Assets	908,8	937,4
ROFRA (in %)	10,0	10,0
Net Assets	856,4	874,4
RONA (in %)	10,6	10,8
Mitarbeiter	3.311	3.508

Retail & Properties		
<i>in Mio €</i>	2004	2005
Umsatz	373,9	374,0
EBITDA	285,8	292,1
EBIT	174,5	182,2
Fraport Assets	1.260,6	1.241,2
ROFRA (in %)	13,8	14,7
Net Assets	918,7	888,2
RONA (in %)	19,0	20,5
Mitarbeiter	3.050	2.996

Ground Handling		
<i>in Mio €</i>	2004	2005
Umsatz	608,1	632,1
EBITDA	53,3	74,9
EBIT	31,1	52,1
Fraport Assets	374,4	366,7
ROFRA (in %)	8,3	14,2
Net Assets	232,8	225,5
RONA (in %)	13,4	23,1
Mitarbeiter	7.042	7.111

External Activities		
<i>in Mio €</i>	2004	2005
Umsatz	389,9	394,8
EBITDA	32,3	22,4
EBIT	-15,3	-16,9
Fraport Assets	345,1	355,7
ROFRA (in %)	-0,4	-1,0
Net Assets	367,1	375,3
RONA (in %)	-0,4	-1,0
Mitarbeiter	10.779	12.166

## Aviation



### Erfolgsfaktor Intermodalität

Das Segment Aviation bildet die Geschäftsaktivitäten in Frankfurt ab, die den Flug- und Terminalbetrieb, die Flughafen- und Luftsicherheit sowie den geplanten Flughafen-Ausbau betreffen. Umsätze generieren wir vor allem durch Flughafen-Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur des Flughafens Frankfurt. Die Verknüpfung der Verkehrsträger Luft, Schiene und Straße ist eines unserer Erfolgsrezepte.

#### Highlights

- Airbus A380 besuchte Frankfurt
- Genehmigung der A380-Wartungshalle
- Abschluss der Nordbahnsanierung



Prof. Manfred Schölich

## Retail & Properties



### Flughafen als Immobilie

Im Segment Retail & Properties liegt die Zuständigkeit für die Vermietung von Läden und Büros, für das Parkraummanagement sowie für die Entwicklung und Vermarktung bestehender und neuer Gewerbeflächen. Innovative Konzepte und Vermarktungsstrategien sowie die Modernisierung und Erweiterung der kommerziell nutzbaren Flächen haben diesen Geschäftszweig zum ertragreichsten gemacht. Dieses Potenzial wollen wir auch weiterhin bestmöglich entwickeln.

#### Highlights

- Weitere Erlössteigerung im Retail-Geschäft
- Erwerb des Mönchhof-Geländes
- Deutliche Erweiterung der Retail-Flächen geplant



Herbert Mai



# Ground Handling

## Markenzeichen Professionalität

In Frankfurt bieten wir unseren Kunden alle Bodenverkehrsdienstleistungen an – von der Flugzeugabfertigung über Passagier- bis hin zu den Frachtservices. Die großen internationalen Airlines schätzen uns als verlässlichen Partner in Sachen Qualität und Pünktlichkeit. Jeder zweite Passagier nimmt in Frankfurt einen Anschlussflug, wir bewegen die größte Frachtmenge Europas. Die Herausforderung: Kostenbewusstsein trotz Komplexität.



### Highlights

- Neuer Flugzeugabfertigungsvertrag mit Lufthansa
- Deutlich gesteigerte Produktivität
- EBITDA-Anstieg um + 40,5 %

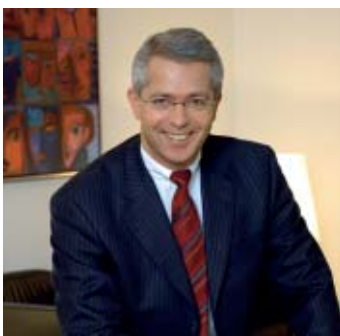
Dr. Wilhelm Bender



# External Activities

## Beteiligung an Wachstumsmärkten

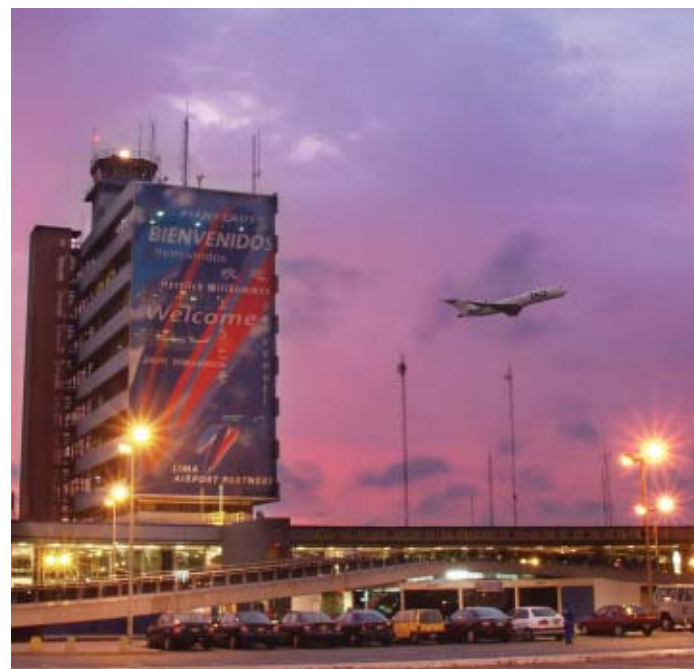
In diesem Segment sind alle Beteiligungen zusammengefasst, die nicht an den Standort Frankfurt gebunden sind. Wir konzentrieren uns auf internationale Wachstumsmärkte. Die zunehmende Privatisierung der Flughäfen und die Nachfrage nach Dienstleistungen für die Bereiche Airport Management, Ground Services und Aviation Security bieten uns Chancen, die wir konsequent nutzen. In der Luftsicherheit sind wir europäischer Marktführer.



### Highlights

- Ergebnisverbesserung bei fast allen Beteiligungen
- Frankfurt-Hahn: Abschluss Ryanair-Vertrag
- ICTS Europe mit weiterhin kontinuierlichem Wachstum und Eröffnung neuer Standorte

Dr. Stefan Schulte



## „Unaufgeregt und beständig – so wollen wir Wachstumskräfte freisetzen“

Fragen an den Vorstandsvorsitzenden Dr. Wilhelm Bender



**Herr Dr. Bender, wie lief das Jahr 2005?**  
2005 war ein gutes Jahr für Fraport. Wir sind mehr als zufrieden – und auch stolz: Die Geschäftszahlen liegen leicht über unseren Erwartungen, wir haben also erfolgreich gewirtschaftet.

### Was heißt das in Zahlen?

Wir haben unsere eigenen Prognosen durch die Bank leicht übertroffen. Der Umsatz stieg um 4,6 %, das EBITDA um 6,1 % und der Jahresüberschuss sogar um 17,4 %. Der Hauptversammlung wollen wir deswegen einen Anstieg der Dividende von 0,75 auf 0,90 € vorschlagen.

Die gute Entwicklung beflügelt auch unsere Aktie, sie legte im letzten Jahr um 45,4 % zu und erreichte mit 66,77 € im Februar den höchsten Stand seit unserem Börsengang. Außerdem haben wir auch 2005 den DAX und den MDAX übertroffen.

Unsere Aktionäre honorieren offensichtlich, dass wir auch in einem stärkeren Wettbewerbsumfeld konzentriert unsere Aufgaben abgearbeitet haben.

### Könnten Sie das an einem konkreten Beispiel erläutern?

Zum Beispiel haben wir die Kostensenkungs-Kampagne „Wir machen Fraport fit“ zusammen mit der Belegschaft und dem Betriebsrat erfolgreich etabliert.

Gemeinsam wurden Maßnahmen entwickelt, die unsere Ertragskraft erhalten und zugleich Arbeitsplätze sichern. Das ist ein schönes Beispiel für eine Kultur, die auf Dialog und Kooperation ausgerichtet ist.

### Heißt das, die Belegschaft bezahlt die Rekordgewinne?

Nein, der Gesamtorganismus muss im Lot sein und wir müssen Werte schaffen für alle unsere Partner: Kunden, Aktionäre, Mitarbeiter, Kreditgeber und Nachbarn. Kostensenkungen sind dabei unerlässlich, um die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. „Wir machen Fraport fit“ hat den neuen Fünfjahresvertrag mit Lufthansa für die Flugzeugabfertigung in Frankfurt überhaupt erst möglich gemacht. Fraport sichert damit 5.000 Arbeitsplätze bei den Bodenverkehrsdiensten und gewinnt Planungssicherheit für die Zukunft.

Und mit Blick auf den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens kann man nur sagen: Wir brauchen eine nachhaltige Ertragssteigerung, damit wir uns auch das hohe Investitionsniveau leisten können.

### Nennen Sie uns bitte das Highlight des Jahres 2005!

Für mich ganz klar die Premieren-Landung des Airbus A380 in Frankfurt – ein für die internationale Luftfahrt wirklich

historisches Ereignis. Der weltweit erste Testbesuch auf einem internationalen Verkehrsflughafen verlief reibungslos und beweist, dass unser Hub tatsächlich fit ist für die Zukunft.

Um den Frankfurter Flughafen für die neue Flugzeuggeneration zu rüsten, braucht es neben adäquaten Abfertigungsanlagen auch eine Werft für die Wartung der Lufthansa-Flotte. Hier läuft alles nach Plan. Wir haben die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die A380-Halle geschaffen und das Gelände Ende Oktober der Lufthansa zur Bebauung übergeben.

### Also alles nur eitel Sonnenschein?

Nein, wo Licht ist, gibt's bekanntlich auch Schatten. Trotz der Rekordzahlen lag das Passagierwachstum in Frankfurt leicht unter unseren Erwartungen. Der Passagier-Mix wird zwar immer besser, unser Wachstum kommt fast ausschließlich aus dem lukrativen Interkontinental- und Osteuropaverkehr. Im Volumen könnten wir aber deutlich stärker zulegen, wenn wir nicht den Beschränkungen des heutigen Landbahnsystems unterlägen. Schon jetzt können wir die Nachfrage nach Slots für Starts und Landungen während der Spitzenzeiten nicht mehr bedienen. Und diese Erkenntnis schmerzt ein wenig, weil es bedeutet, dass wir unser Marktpotenzial nicht voll ausschöpfen.

### Thema Flughafen-Ausbau – muss das alles so lange dauern?

Hier braucht man einen langen Atem, aber als Flughafen-Betreiber neigt man sowieso nicht zu Aktionismus. Immerhin sind wir bereits im entscheidenden Verfahrensschritt, der so genannten Planfeststellung. Der Erörterungstermin für die Landebahn Nord-West und das Terminal 3 hat planmäßig begonnen, wir sind also im Zeitplan.

### Liefe es nicht viel besser ohne Ausbau? Kein Risiko, hohe Auslastung und ein paar Sorgen weniger. Was wollen Sie mehr?

Um weiterhin europäischer Hub der Star Alliance zu bleiben, muss unsere Start- und Landebahnenkapazität mit dem weltweiten Verkehrswachstum Schritt halten. Der Ausbau ist darum für uns eine zentrale Zukunftsfrage: Sollte in Frankfurt kein Wachstum mehr möglich sein, werden wir zurückfallen. Stagnation ist in Wirklichkeit Rückschritt. Mein Blick ist also nach vorne gerichtet.

### Bei den Fluggesellschaften geht es derzeit ganz schön turbulent zu?

Der Wettbewerb in unserer Branche wird immer schärfer. Er findet nicht mehr nur zwischen den einzelnen Airlines statt, sondern wird auch durch die Qualität am Boden entschieden. Zukunftsfähig sind nur funktionierende Systempartnerschaften. Wir sind hier mit dem Frankfurter Flughafen und der Star Alliance unter der Führung der Lufthansa hervorragend aufgestellt. Dass Lufthansa mit einer fünfprozentigen Beteiligung bei Fraport an Bord gegangen ist, ist ein klares Signal zur Verbundenheit mit dem Heimatstandort Frankfurt.

Unbestritten ist und bleibt die Luftfahrt eine Wachstumsbranche, aber ebenso unbestritten wird sich der Strukturwandel fortsetzen, wie ihn andere Branchen über die letzten 30 Jahre vorgezeichnet haben. Früher war die Luftverkehrswirtschaft geprägt und geschützt durch staatliche Monopole; heute heißen die Schlagwörter Liberalisierung, Privatisierung und Konsolidierung.

### Wie gehen Sie mit dieser Veränderung um?

Ich denke, das ist wirklich unser großes Erfolgsrezept: Wir handeln unaufgeregt, beständig und konsequent. Und diese Qualitäten will ich gar nicht allein dem Vorstand zuschreiben, dieser Stil zieht sich durch das gesamte Unternehmen. Lieber heute einen kleinen Schritt in die richtige Richtung als in der Krise die große Sanierung durchzuziehen. „Wir machen Fraport fit“ ist auch dafür ein gutes Beispiel. Sie haben es ja angesprochen, trotz Rekordgewinn gehen wir die zukünftigen Herausforderungen an. Dass wir dazu fähig sind, das erfüllt mich mit Stolz auf unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

### Wie sieht die Weichenstellung für die Zukunft aus?

Wir wissen, wo wir noch besser werden müssen. Wir wollen Wachstumskräfte freisetzen. Darum arbeiten wir daran, die Erträge aus dem Retail- und Immobilien-Geschäft zu erhöhen. Für das Retail-Geschäft haben wir im September 2005 einen detaillierten Plan vorgelegt, der bis 2011 die Einkaufsflächen im Terminal 1 und Terminal 2 von heute 14.200 auf 27.000 m<sup>2</sup> erweitern soll. Inklusiv Terminal 3 kämen wir dann sogar auf über 42.000 m<sup>2</sup>.

Insgesamt haben wir ein erhebliches Bauvolumen vor uns, nicht nur mit dem Ausbau, sondern bereits mit der angelaufenen Modernisierung der bestehenden Terminals. Wir betreiben das größte privatwirtschaftliche Investitionsprojekt Deutschlands. Schon deswegen müssen wir die Abläufe im Unternehmen einfacher, direkter und zielorientierter gestalten. Wir müssen uns auf allen Ebenen schlanker aufstellen und mit einer umfassenden Leistungssteigerung reagieren. Nicht nur im Betrieb des Flughafens ist Effizienz die Grundlage unseres Denkens und Handelns, auch für die Bauprojekte muss dies unsere Maxime sein.

### Was steht konkret für 2006 an?

2006 wird ebenso spannend wie herausfordernd. Gleich zu Jahresbeginn trat der neue Ground-Handling-Vertrag mit Lufthansa in Kraft; er schreibt Nachlässe in zweistelliger Prozenzhöhe fest – das sind Umsatzeinbußen, die wir erst einmal abfangen müssen. Dazu kommt, dass mit der Verlagerung der US-Air Base der Militärverkehr in Frankfurt komplett wegfällt: gegenüber dem Vorjahr ein Minus im Vorsteuerergebnis von fast 20 Mio €. Auch die weitere Verschärfung der Sicherheitsanforderungen bringt komplexere Prozesse und höhere Kosten mit sich. Wie auch schon in den letzten Jahren, arbeiten wir erst einmal, um die zusätzlichen Belastungen auszugleichen.

Auf der anderen Seite erwarten wir erneut ein gutes Jahr bei unseren Beteiligungen außerhalb Frankfurts und einem zusätzlichen Schub aus dem Retail- und Immobilien-Geschäft. Bei der Entwicklung einer Immobilienstrategie stehen wir noch am Anfang, dies wird einer unserer Schwerpunkte für 2006. Schließlich geht für den Flughafen Frankfurt die Reise ganz klar in Richtung einer Airport City, also weg vom reinen Infrastrukturanbieter, hin zu einem Büro-, Konferenz- und Shopping-Standort erster Klasse.

### Geben Sie einen Ausblick für 2006?

Wir haben uns für 2006 viel vorgenommen. Eigentlich wie jedes Jahr. Und wir wollen es auch diesmal wieder unspektakulär und effektiv umsetzen.

In Kennzahlen ausgedrückt: Wir erwarten ein Passagierwachstum von zirka 2 % in Frankfurt, der Konzern-Umsatz sollte zulegen, ebenso wie das EBITDA. Der Jahresüberschuss dürfte deutlich ansteigen.

Das heißt: Ärmel hochkrepeln, selbstbewusst sein und los geht's! Gemeinsam mit den Kollegen im Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern will ich hart dafür arbeiten, Fraport auf dem Erfolgskurs der letzten Jahre zu halten.

# Der Fraport-Vorstand



**Prof. Manfred Schölch**  
**Stellvertretender Vorstandsvorsitzender,**  
**Vorstand Infrastruktur und Rechtsangelegenheiten**

Prof. Schölch studierte Rechtswissenschaften an der Johann Wolfgang Goethe-Universität in Frankfurt. Er ist Lehrbeauftragter der Technischen Universität Darmstadt. 1997 promovierte er zum Ph. D. an der Universität Miskolc. Beim Landgericht Frankfurt ist er seit 1988 zum Handelsrichter berufen.

1971 begann er seine Tätigkeit für die Fraport AG. Seit 1986 ist er Mitglied des Vorstands, seit 1989 stellvertretender Vorstandsvorsitzender. Seine heutige Ressortverantwortung liegt in den Bereichen „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Sicherheit“ sowie „Rechtsangelegenheiten und Verträge“.

In der internationalen Flughafen-Organisation Airports Council International ist er Mitglied im ACI Governing Board und Präsident des ACI Europe.

**Dr. Wilhelm Bender**  
**Vorsitzender des Vorstands**

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

Er studierte Rechtswissenschaften und Volkswirtschaftslehre mit Promotion zum Dr. jur. an der Universität Gießen. Dr. Bender war zunächst bei der Deutschen Bundesbahn in Stabsfunktionen tätig, danach als Geschäftsführer des Industrieverbands „Verkehrsforum Bahn“. Anschließend war Dr. Bender Vorsitzender der Geschäftsführung der Großspedition Schenker und später Mitglied des Vorstands der Schenker-Rhenus AG und Vorstandsvorsitzender der Schenker Waggon- und Beteiligungs AG. Seit 1993 führt er die Fraport AG.



---

**Dr. Stefan Schulte**  
**Vorstand Finanzen und Bau**

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

Seine Karriere begann der gelernte Bankkaufmann, der nach seinem Studium 1991 zum Dr. rer. pol. promovierte, in der Konzern-Entwicklung der Deutschen Bank AG. Danach war Dr. Schulte bei Mannesmann Arcor Bereichsleiter Controlling und dann Finanzvorstand bei Infostrada S. p. A., der damaligen italienischen Festnetztochter der Mannesmann/Vodafone-Gruppe. Von 2001 bis 2003 verantwortete er als Mitglied des Vorstands die Bereiche Finanzen und Personal der Deutz AG. Dem Fraport-Vorstand gehört er seit April 2003 an.

---

**Herbert Mai**  
**Vorstand Arbeitsdirektor**

Herbert Mai ist seit April 2001 Mitglied des Fraport-Vorstands und für das Ressort „Personalserviceleistungen“ sowie den Bereich „Handels- und Vermietungsmanagement“ verantwortlich.

Nach seiner Ausbildung für den gehobenen Verwaltungsdienst des Landes Nordrhein-Westfalen war er Regierungsinspektor beim Regierungspräsidenten in Düsseldorf. Anschließend folgte eine Tätigkeit für die Gewerkschaft ÖTV in Hessen, 1995 wurde Herbert Mai Vorsitzender der ÖTV. Berufsbegleitend absolvierte er die Fachhochschule für Sozialarbeit in Frankfurt am Main. 1996 wurde er zum Präsidenten des Europäischen Gewerkschaftsverbands für den öffentlichen Dienst (EGÖD) und zum Präsidenten der europäischen Organisation der Internationale der öffentlichen Dienste (IÖD) gewählt.

---

# 1

## Luftverkehr dauerhaft im Aufwind

Seiten 12–15



- **Wachstumsmarkt Luftverkehr** – Die Vergangenheit, aktuelle Entwicklungen und auch Prognosen für die Zukunft zeigen: Die Luftfahrt war, ist und bleibt ein Wachstumsmarkt.
- **Erneut Rekordergebnisse am Flughafen Frankfurt** – Fraport verbuchte an seinem Hauptstandort die höchsten Passagierzahlen und auch die höchste Frachttonnage seit Bestehen des Flughafens.
- **Ausbau als zentrale Zukunftsfrage** – Um mit dem weltweiten Verkehrswachstum Schritt zu halten und weiterhin wichtigster deutscher und führender europäischer Hub zu bleiben, muss der Flughafen Frankfurt seine Kapazitäten ausweiten.

# 2

## Luftverkehr heute und morgen

Seiten 16–21



- **Weltweiter Wettbewerb** – Die Konkurrenz zwischen Airlines und Flughäfen intensiviert sich; mehr und mehr treten die Zusammenschlüsse „der Starken“ – Airlines oder Hubs – in Konkurrenz zueinander. Außerdem drängen aus dem Orient neue Akteure in den Markt.
- **Hub-Kompetenz, die sich abhebt** – Fraport ist dank seines Know-how als Hub-Betreiber gut aufgestellt. Nun gilt es, die Schalthebel für die Zukunft auf dauerhaften Erfolg zu stellen.
- **Low-Cost im Aufwind** – Das Low-Cost-Geschäft boomt weiter. Am Flughafen Frankfurt-Hahn bietet Fraport maßgeschneiderte Infrastruktur und Services für Low-Cost-Carrier und deren Passagiere.

## Unsere Herausforderung: beständiger Wandel

Seiten 22–29

# 3

- **Herausforderungen der Zukunft** – Die Luftfahrt steht vor vielfältigen Herausforderungen, beispielsweise durch technische Neuerungen wie dem Airbus A380, neuen Sicherheitsverordnungen und der fortschreitenden Marktliberalisierung.
- **Der Reisende der Zukunft** – Das Verhalten der Reisenden verändert sich, auch das Konsumverhalten. Fraport tut einiges, um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen.
- **Großstadt mit Zukunft** – Die Frankfurt Airport City nutzt Wachstumspotenziale, indem sie neue Gewerbeflächen entwickelt.



## Schub für den Hub

Seiten 30–32

# 4

- **Frankfurt auf dem Weg zum Mega-Hub** – Der Flughafen Frankfurt hat das Potenzial zum Mega-Hub der Zukunft. Die Kapazitätserweiterung ist die Grundlage künftigen Wachstums – nicht nur für den Flughafen, sondern auch für die Region und ganz Deutschland.
- **An der neuen Landebahn führt kein Weg vorbei** – Die Landebahn Nord-West ist die ökonomisch und ökologisch beste Lösung für die nötige Kapazitätserweiterung; zu diesem Ergebnis kam das Raumordnungsverfahren.
- **Die A380-Werft** – Die Lufthansa stärkt mit der Stationierung ihrer A380-Flotte und dem Bau der zugehörigen Wartungsanlagen ihre Heimatbasis Frankfurt.



- *Luftverkehr wächst weiter*
- *Passagierzahlen in Frankfurt erreichen Rekordniveau*
- *Frachtgeschäft boomt*
- *Erfolgs-Story CargoCity Süd*
- *Ausbau des Frankfurter Flughafens ist ein Muss*



## *Luftverkehr dauerhaft im Aufwind*



### *Fliegen als Wachstumsmarkt*

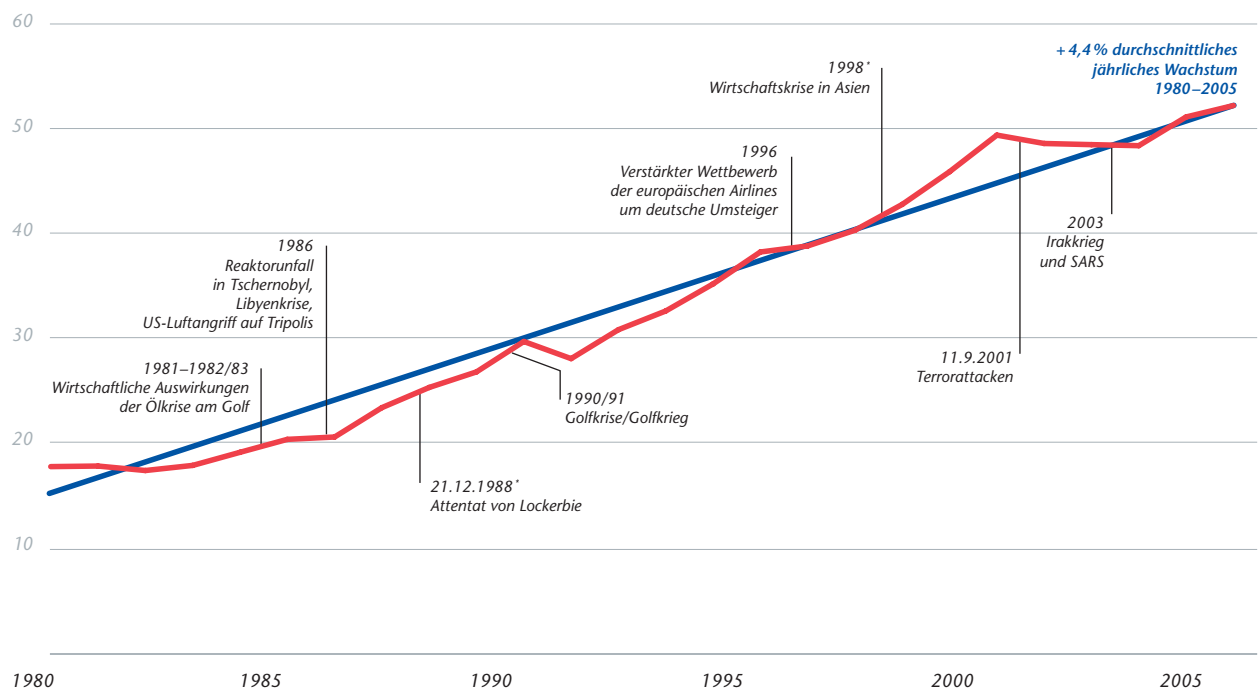
Ein Streifzug durch die Geschichte der Luftfahrt zeigt: Der internationale Luftverkehr ist in den zurückliegenden Jahrzehnten kontinuierlich gewachsen. Mehr und mehr Menschen aus aller Welt reisen per Flugzeug, mittlerweile ist das Fliegen zu einem Stück Lebensqualität und im Geschäftsleben oft zu einer Notwendigkeit geworden.

Weltweit hat sich die Zahl der Passagiere seit 1985 mehr als verdoppelt. Selbst Wirtschaftskrisen, Kriege und die Terrorattacken vom 11. September 2001 konnten die Luftfahrt nicht von ihrem langfristigen Wachstumspfad abbringen. Obwohl es immer wieder kleinere Rückgänge durch solche Ereignisse gab, gilt auf lange Sicht: Die Luftfahrt war, ist und bleibt eine Wachstumsbranche.





**Entwicklung der Verkehrszahlen –  
Langfristbetrachtung: Passage 1980–2005**  
in Mio (gerundet)



■ Linearer Trend

■ Gleitender Zwölf-Monats-Durchschnitt

\* Einfluss des Ereignisses nicht messbar/quantifizierbar. Quelle: Fraport

**Gute Aussichten**

Und in Zukunft? Alle Prognosen gehen davon aus, dass der langfristige Wachstumstrend weiter anhalten wird. Für die kommenden 15 Jahre ist weltweit mit einer erneuten Verdoppelung der Passagierzahlen zu rechnen; bis 2009 erwartet die internationale Luftfahrtvereinigung IATA für das weltweite internationale Passagieraufkommen ein Plus von jährlich 5,6 % und für das Frachtaufkommen ein Plus von jährlich 6,3 %; für Deutschland schätzt die IATA das Passagierwachstum auf 5,5 % pro Jahr.

Gute Aussichten für die Weltwirtschaft und die zunehmende Globalisierung begünstigen die Luftverkehrsentwicklung; insbesondere die Low-Cost-Carrier erschließen zudem mit ihren günstigen Angeboten zum Teil gänzlich neue Kundensegmente.

**Wachstumsprognosen internationaler Luftverkehr**

in %

	Passagiere 2005–2009	Fracht in t 2005–2009
Afrika	5,7	4,8
Asien/Pazifik	6,5	7,2
Europa	5,3	5,1
Deutschland	5,5	5,2
Lateinamerika	4,9	5,8
Mittlerer Osten	6,7	6,8
Nordamerika	5,2	5,4
<b>Welt</b>	<b>5,6</b>	<b>6,3</b>

Quelle: IATA (International Air Transport Association)

**Mehr Passagiere als je zuvor**

Im vergangenen Jahr verbuchte Fraport an seinem Hauptstandort Frankfurt mit 52,2 Mio die höchste Passagierzahl seit Bestehen des Flughafens; die Zahlen der Ferienmonate Juli und August übertrafen mit jeweils über fünf Mio Passagieren alle bisherigen Spitzenwerte. Positiv für uns entwickelte sich auch der Verkehrs-Mix. Wir haben einen hohen Anteil in den dynamisch wachsenden Marktsegmenten Interkontinental- und Osteuropaverkehr; seit 1995 ist der Anteil an Passagieren auf Interkontinentalflügen von knapp 35 % auf über 39 % gestiegen. Prognosen zufolge soll der Interkontinentalverkehr auch in Zukunft überdurchschnittlich wachsen, wovon die Airline-Allianzen mit ihren weltweiten Netzwerken und damit auch der Frankfurter Flughafen als Heimat-Hub der Lufthansa profitieren werden.

**Zentrale Zukunftsfrage: Der Ausbau**

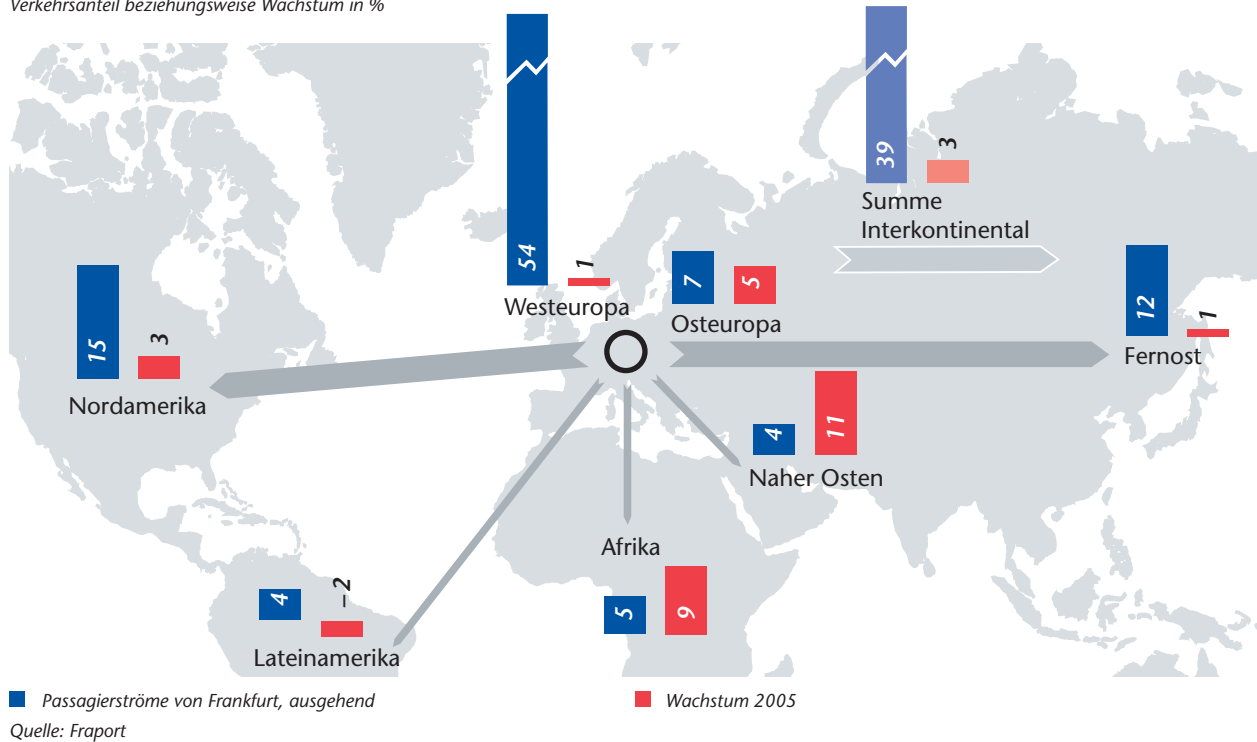
Allerdings wächst der Frankfurter Flughafen inzwischen mit einer geringeren Rate als der Gesamtmarkt. Das heißt, Frankfurt partizipierte vergleichsweise weniger stark von dem Aufwärtstrend im Passagieraufkommen. Warum? Der Frankfurter Flughafen stößt an die Grenzen seiner Kapazität. Bereits heute liegt die Nachfrage nach Slots (Zeitfenster für Starts und Landungen) während der Spitzenzeiten um etwa 15 % über den verfügbaren Ressourcen. Mittelfristig bedeutet das: Nachfrage, die wir nicht bedienen können, wandert ab. Mehr noch, sind die entsprechenden Strecken auf absehbare Zeit nicht von Frankfurt aus zu fliegen, werden die Fluggesellschaften zusätzlich die entsprechenden Zubringerflüge abziehen, sodass Frankfurts Hub-Funktion gefährdet wäre. Deshalb ist der Flughafen-Ausbau von zentraler Bedeutung für unsere Zukunft. Um weiterhin wichtigster deutscher und – was die Transferpassagiere angeht – führender europäischer Hub zu bleiben, muss unsere Start- und Landebahnenkapazität mit dem weltweiten Verkehrswachstum Schritt halten. Ansonsten entwickeln sich die Verkehre in Zukunft an uns vorbei.

Gute Aussichten – Blick von der Besucherterrasse des Terminals 2.



### Luftverkehr in Frankfurt nach geografischen Räumen – Anteile und Zuwachsraten

Verkehrsanteil beziehungsweise Wachstum in %



#### Erfolge als Luftfracht-Hub

2005 – ein Boomjahr für das Frachtgeschäft: Gegenüber dem Vorjahr steigerte sich der Frachtumschlag um 8,1 %; im Oktober schaffte der Frankfurter Airport mit 180.857 t einen historischen Monatshöchstwert. Im Luftfrachtverkehr hat der Flughafen seine Spitzenstellung als größter europäischer Airport behaupten können.

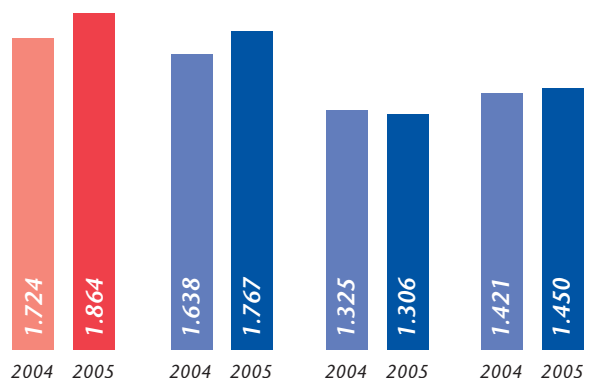
Die CargoCity Süd hat an dem Boom des Frachtumschlags einen maßgeblichen Anteil. Das Vorzeigeprojekt bündelt die dort angesiedelten Logistikdienstleister und bietet den Kunden direkt vor Ort unterschiedlichste Frachtdienstleistungen an. Fraport hat einen weltweiten Trend rechtzeitig erkannt und aufgenommen: Die Logistiker konzentrieren ihr Frachtgeschäft zunehmend auf die großen Hub-Airports. Resultat der steigenden Nachfrage und unseres guten Immobilienmanagements: Die CargoCity Süd ist inzwischen fast vollständig ausgelastet. Um das Potenzial, das im Verkehrsknotenpunkt Flughafen Frankfurt liegt, weiterhin nutzen zu können, werden wir zusätzliche Flächen entwickeln.

#### Luftpost verliert an Bedeutung

Anders als die Luftfracht, verliert die Luftpost zunehmend an Bedeutung. Zum Sommer 2005 hat die Deutsche Post den Frankfurter „Nachtpoststern“ endgültig aufgelöst, weil sie den Transport der Inlandspost vermehrt auf die Straße verlagert. Über den Nachtpoststern als zentrale Sammel- und Verteilstelle wurde die Inlandsbriefpost auch bei großen Entfernungen innerhalb von einem Tag zugestellt. Ohne den Nachtpoststern wird das Aufkommen an Inlandspost am Frankfurter Flughafen bedeutend schrumpfen: Trotz des um 4,7 % gestiegenen Aufkommens an Auslandspost reduzierte sich die gesamte Postmenge 2005 im Vorjahresvergleich um 15,6 %.

#### Frachtumschlag an europäischen Flughäfen

in Mio t



Eigenangaben der Flughäfen. Quelle: Fraport

- *In der Luftverkehrsbranche verschärft sich der Wettbewerb*
- *Neue Konkurrenz aus der Golfregion*
- *Fraport punktet mit seiner Hub-Kompetenz*
- *Der Flughafen Frankfurt profitiert von der Lufthansa-Partnerschaft*
- *Wachstumstreiber Low-Cost-Carrier*



## *Luftverkehr heute und morgen*

### *Wettbewerb über den Wolken und auf dem Boden*

Überfüllte Wartehallen und Staus vor den Startbahnen oder Terminals ganz ohne Passagiere – so gegensätzlich könnte die Zukunft der internationalen Flughäfen aussehen, glaubt man den Studien renommierter Beratungsunternehmen wie beispielsweise der Boston Consulting Group (BCG). Dem Wettbewerb der Fluggesellschaften und Airline-Allianzen folgt nun die Konkurrenz der Hubs, der großen Luftverkehrsdrehscheiben. Die Konzentration wird fortschreiten. Ein Indiz dafür ist, dass die Hälfte aller Boeing-747-Bewegungen auf nur zwölf Flughäfen entfällt. Das Fazit der BCG-Studie: Für jede der drei Airline-Allianzen wird es jeweils einen zentralen Hub in Europa, Amerika und Asien geben – neun so genannte Mega-Hubs von derzeit rund 200 Großflughäfen weltweit.

Als Ausgangspunkt für diese Entwicklung wird die Konsolidierung im Airline-Markt gesehen. Die Wettbewerbsintensität hat deutlich zugenommen: Airline-Übernahmen und Kooperationen bestimmten in den letzten Jahren das Bild der Wachstumsbranche. Lufthansa übernahm Swiss, Air France übernahm KLM und im so genannten Low-Cost-Sektor kooperiert Germanwings mit bmibaby (Tochter von British Midland) und Centralwings, Tochter der polnischen Fluggesellschaft LOT. dba kooperiert mit Germania und Air Berlin/Niki – um nur einige Beispiele zu nennen.

Die Airlines geben ihren Kostendruck verstärkt an die Airports weiter, was die Einnahmen der Flughäfen aus dem Aviation-Bereich mindert. Bei Großflughäfen, die sich nicht zur interkontinentalen Drehscheibe entwickeln, sind Überkapazitäten vorprogrammiert. Einigen fehlt bereits heute Auslastung, dazu kommen hohe Fixkosten. Andere Flughäfen, wie beispielsweise



London-Heathrow oder auch der Flughafen Frankfurt, stehen vor Kapazitätsengpässen. Für solche internationalen Drehscheiben rechnen sich große Investitionen.

Schon heute hat jede der drei weltweiten Airline-Allianzen eine zentrale Basis: Skyteam unter Führung der Air France in Paris, Oneworld mit British Airways in London und die Star Alliance mit Lufthansa in Frankfurt. Künftig dürften die Fluggesellschaften und damit die Airline-Allianzen ihre interkontinentalen Flugverbindungen auf wenige Hubs pro Kontinent weiter zusammenziehen. Damit stehen die Hubs in Europa in wachsendem Wettbewerb miteinander. Beschleunigt wird dieser Trend durch neue Großraumflugzeuge wie dem Airbus A380, aber auch durch Kooperationen von Fluggesellschaften und weitere Marktkonsolidierungen. Die aufkommenden Mega-Hubs werden sich auf die Bedürfnisse der internationalen Airline-Allianzen ausrichten. Mit seinen Hub-Qualitäten und einer Ausgangsposition als zentraler Drehscheibe von Lufthansa und Star Alliance dürfte der Frankfurter Flughafen auch zu den wenigen globalen Mega-Hubs der Zukunft gehören.

### Die Kapazität der europäischen Hubs



Quelle: Fraport

### Allianzen bündeln Märkte

Die großen Allianzen der Fluggesellschaften übernehmen zunehmend die Standortentscheidung: Sie bündeln den Markt an zentralen Hubs und wählen den in ihrem Sinne „besten Flughafen“ aus. Das heizt den Wettbewerb unter den Verkehrsflughäfen an. Andererseits rücken die Airlines und ihre jeweiligen Heimatflughäfen immer enger zusammen. Das gilt für den Fraport-Standort Frankfurt und die Deutsche Lufthansa ebenso wie zum Beispiel für Paris-Charles de Gaulle und die Air France.

Die Star Alliance dominiert weiter den Markt: Am Hub Frankfurt steigerte sie in den vergangenen zwei Jahren den Anteil der allianzinternen Umsteiger deutlich. Zudem ist es ihr gelungen, sich in den Hubs der Wettbewerber überdurchschnittlich zu platzieren; gut für den Standort Frankfurt, der aus diesen Airports Nachfrage zugeführt bekommt.

### Hub-Kompetenz: Leistung, die sich abhebt

Die Fraport AG kann auf ihr Know-how als Hub-Betreiber zählen; der Hauptstandort Frankfurt überzeugt mit seiner Lage, der guten Erreichbarkeit, der hohen Pünktlichkeit und Servicequalität und mit seiner engen Verbindung mit dem starken Home-Carrier Deutsche Lufthansa – ebenso wie, im Falle eines Ausbaus des Flughafens, mit dem Wachstumspotenzial bei der Kapazität. Diese Erfolgsfaktoren bilden ein solides Grundgerüst, um unsere Position als bedeutendes Rad im Getriebe der Luftverkehrsindustrie zu sichern.

## Luftverkehrssysteme

Ein direkter Verkehr von „Punkt zu Punkt“ zwischen sämtlichen Flughäfen ist sehr aufwändig, kostspielig und damit ineffizient. International – und vor allem auf Langstrecken – dominiert darum das System der Luftverkehrsdrehscheiben („Hub and Spokes“): Die Verbindung zwischen zwei Zielen wird nicht direkt, sondern über einen Zentralknoten, den Hub (englisch: Nabe), geführt. Dies reduziert im Vergleich mit „Punkt zu Punkt“ die erforderliche Zahl an Flügen deutlich. Frankfurt bedient rund 300 Destinationen mit ebenso vielen Flügen, um dagegen alle Ziele direkt zu verbinden – „Punkt zu Punkt“ – wären theoretisch 44.850 Verbindungen notwendig. \*

### Punkt-zu-Punkt-Verkehr



Der Verkehr zwischen sechs Zielen erfordert 15 Verbindungen.

### Hub-and-Spokes-System



Der Verkehr zwischen sechs Zielen erfordert sechs Verbindungen.

■ Hub

\* Berechnung:

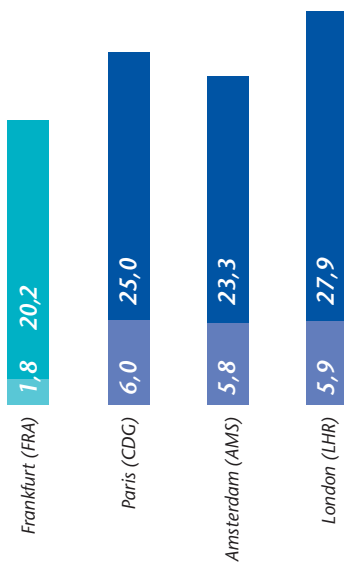
„Hub and Spokes“:  $n = x$  (je eine Verbindung mit dem Hub);

„Punkt zu Punkt“:  $n = x(x-1)/2$  (Verbindungen zwischen allen Punkten).



### Verspätungen im innereuropäischen Verkehr

in %



■ Verspätete Abflüge

■ Davon aufgrund von Ground Handling

Quelle: Airports Council International World Headquarters, 2005

2005 steuerten 163 Airlines den Frankfurter Flughafen an, davon 134 im Linienverkehr. Letztere ermöglichten Verbindungen zu 317 Zielen in 116 Ländern weltweit. Mit einem Umsteigeranteil von 54 % liegt Frankfurt europaweit an der Spitze. Auch die Pünktlichkeitsquote ist mit mehr als 79,8 % sehr gut – es gelingt uns in Frankfurt sogar, aufgelaufene Verspätungen ankommender Flüge teilweise wieder wettzumachen, sodass die Flieger pünktlich zu ihrem nächsten Ziel starten können. Statistiken belegen, dass Frankfurt „Europameister der Pünktlichkeit“ ist. Verlass ist auch auf das Gepäck-Handling. Trotz seiner Größe und dem hohen Umsteigeranteil hat der Flughafen eine vergleichsweise niedrige Fehlerrate von 0,15 %, andere europäische Hubs weisen höhere Gepäckverlustraten auf.

Bestens erreichbar: Die intelligente Vernetzung der Verkehrssysteme ist einer der zentralen Erfolgsfaktoren am Standort Frankfurt. Wir sind führend bei der Entwicklung solcher Konzepte, bei denen Luft-, Schienen- und Straßenverkehr optimal verknüpft werden, in der Fachsprache Intermodalität genannt. Das Paradebeispiel für die Vernetzung von Flug und Zug ist der Fernbahnhof des Frankfurter Flughafens. Hier haben Passagiere, die dort abfliegen oder ankommen, direkten Anschluss an das Fernbahnnetz der Deutschen Bahn. Die Anbindung vergrößert das Einzugsgebiet des Flughafens, erhöht die Passagierzahl und verschafft so einen wichtigen Wettbewerbsvorteil. Ob Luft, Schiene oder Straße, Frankfurt ist der am besten verbundene Flughafen der Welt und im Umkreis von 200 km erreichbar für zirka 35 Mio Menschen, das sind 43 % der deutschen Bevölkerung.



Fraport steuert am Flughafen Frankfurt mit der Präzision eines Uhrwerks eine komplexe Logistikkette, bei der die Abläufe perfekt ineinander greifen. Flugzeuge sind in Frankfurt schneller wieder in der Luft als an anderen Hubs, der Airport lockt mit wettbewerbsfähiger Turnaround- und Minimum Connecting Time (Bodenzeit eines Flugzeugs, so genannte Wendezeit beziehungsweise vom Flughafen-Betreiber garantierte Mindestumsteigezeit, für die ein Passagier- und Gepäcktransfer gewährleistet wird). Diese garantierte Umsteigezeit beträgt nur 45 min. Leistungen, die auch den Hauptkunden Lufthansa überzeugen; die Airline hat 2005 einen neuen Fünfjahresvertrag über die Flugzeugabfertigung in Frankfurt unterzeichnet. Zudem bringt uns die enge Partnerschaft mit Lufthansa, eine der stärksten Airlines in Europa, in eine günstige Ausgangsposition für die Zukunft. Mit ihrer gut fünfprozentigen Beteiligung an Fraport gab die Lufthansa ein klares Signal zur Verbundenheit mit dem Heimatstandort Frankfurt.

### Schalthebel auf dauerhaften Erfolg

Wir sind gut aufgestellt – mit unserem Hauptstandort Frankfurt und unserer Schlüsselkompetenz rund um das Managen von Flughäfen. Das ist eine solide strategische Ausgangsbasis, um die Zukunft aktiv zu gestalten und den Herausforderungen des Markts erfolgreich gerecht zu werden. Es gilt, mit langem Atem an der Hub-Kompetenz zu arbeiten: an den Abläufen weiter zu feilen, noch besser erreichbar zu werden, die Kapazität nach Bedarf zu entwickeln und die Beziehung zu den wichtigsten Kunden zu intensivieren.

## Konkurrenz aus dem Orient

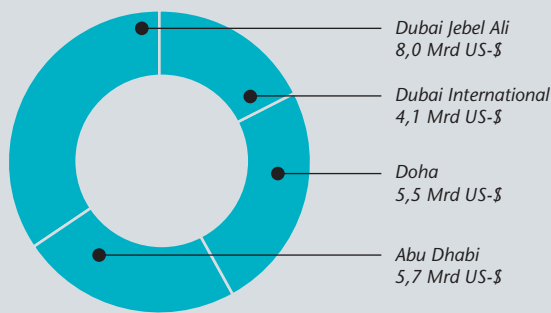
Die im Süden des Persischen Golfs gelegenen Emirate Dubai, Abu Dhabi und Qatar drängen über die dort beheimateten Airlines mit Kraft in den Luftverkehrsmarkt. Ein Fünftel der weltweit bestellten Langstrecken-Jets der neuen Generation (A380, A350, B 787) geht an die Fluggesellschaften Emirates, Etihad Airways und Qatar Airways.

Das bringt auch ins Airport-Geschäft zusätzliche Konkurrenz. Mit immensen Investitionen wollen sich die Emirate als Schnittstelle zwischen Orient und Okzident etablieren und massiv expandieren. Der Ausbau beziehungsweise die Neuprojektierung der Flughäfen Dubai International, Abu Dhabi und Doha ist mit Kosten in Höhe von 20 Mrd € veranschlagt – dies ent-

spricht dem Doppelten der Investitionen von Fraport, AdP (Aéroports de Paris) und dem niederländischen Flughafen-Betreiber Schiphol für deren europäische Standorte zusammen. Der Ausbau des Flughafens Dubai International ist mit 3,4 Mrd € bereits ein großes Airport-Projekt, dort entsteht unter anderem auch das größte A380-Wartungszentrum. 40 km davon entfernt soll der neue Jebel Ali International Airport entstehen. Dieses Projekt allein ist mit einem Investitionsvolumen von mehr als 6,7 Mrd € geplant. Verbunden mit der geplanten Dubai Logistics City, der Freihandelszone und dem Seehafen könnte die größte multimodale Logistikplattform weltweit entstehen – so das Vorhaben. Auch Abu Dhabi und Qatar haben ehrgeizige Pläne und investieren Milliarden in Neu- und Ausbauten ihrer Airports; damit konzentrieren sich in der Golfregion einige der weltweit größten Airport-Investitionsvorhaben auf engstem Raum. Deren Vorteil ist die grundsätzlich günstige geostrategische Lage: Von hier aus lassen sich alle Ballungsräume erreichen. Allerdings sind die Routen über die Airports im Orient oft länger als „Pol-nahe“ Strecken, wie beispielsweise Frankfurt-Tokio. Bei Flügen nach Westen sind hier auch die Umsteigezeiten ungünstig, da sie zum Teil mitten in der Nacht liegen.

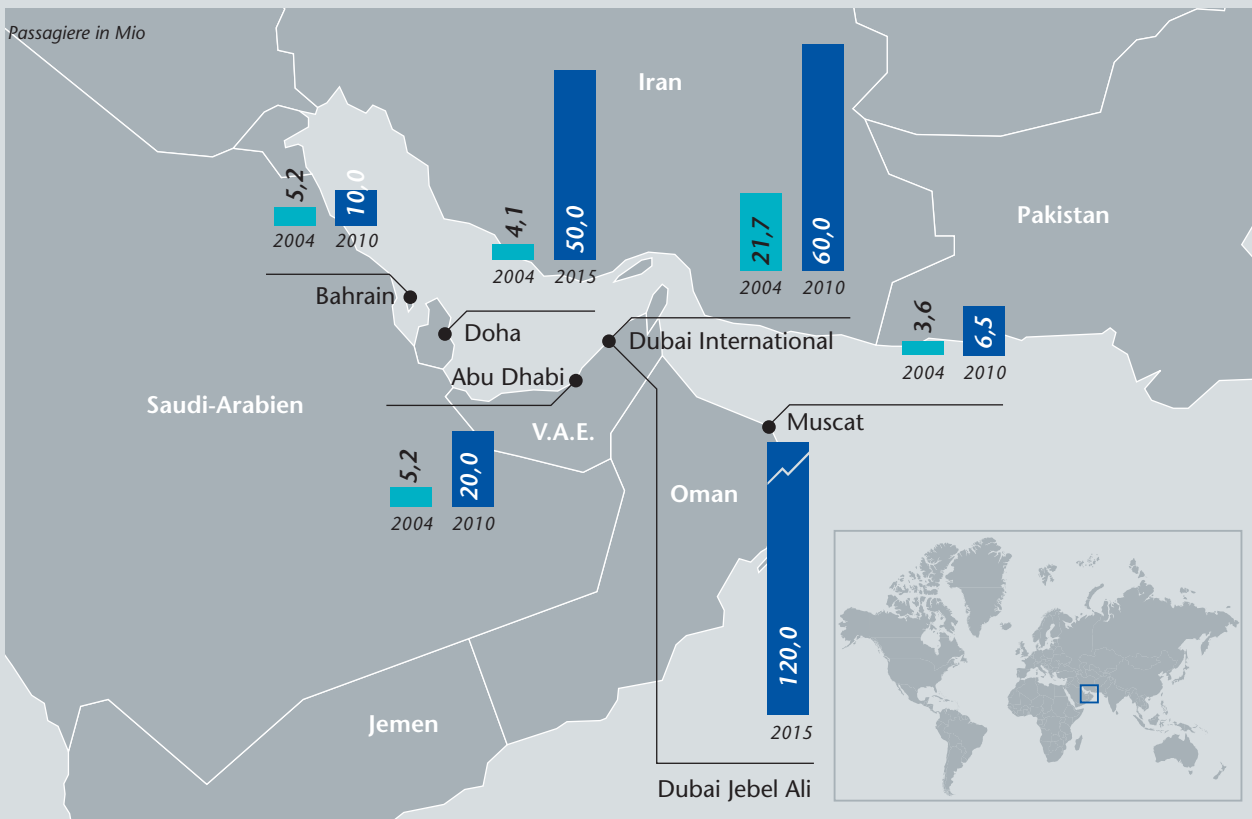
Der wachsenden Konkurrenz müssen die europäischen Hubs neben ihren logistischen Pluspunkten auch mit erstklassigem Service begegnen: Für die Routenwahl der Passagiere wird es immer wichtiger, wie attraktiv der Aufenthalt an einem Flughafen erlebt wird. Die derzeit in Frankfurt laufenden Umbaumaßnahmen an den bestehenden Terminals zielen nicht zuletzt auf eine höhere Erlebnisqualität und bei den Planungen für Terminal 3 ist dieser Aspekt in besonderem Maße berücksichtigt.

### Ausbauinvestitionen im Nahen Osten



Quelle: Eigene Angaben der Flughäfen; Stand 2005

### Passagieraufkommen im Nahen Osten heute und nach dem geplanten Kapazitätsausbau



In den nächsten Jahren wird für den Nahen Osten ein starker Passagierzuwachs erwartet.

Quelle: Eigene Angaben der Flughäfen (Muscat, Bahrain: Fraport-Schätzung); Stand 2005

■ Passagieraufkommen ■ Passagierkapazität



**Low-Cost im Aufwind**

Flugtickets für 1 € oder gar umsonst – das aggressive Marketing der Billigflieger funktioniert, die Branche boomt und möglichst kostengünstiges Reisen wird zum Wachstumstreiber einer ganzen Industrie. 2005 nahm die Zahl der Passagiere im Low-Cost-Verkehr um zirka 38 % zu und beansprucht nun einen Anteil von 19 % am Gesamtaufkommen in Deutschland. Marktbeobachter sagen dem Segment in wenigen Jahren einen Marktanteil von 25 % und mehr voraus.

In Deutschland tummeln sich rund 20 und europaweit fliegen mittlerweile mehr als 60 Airlines am umkämpften Low-Cost-Himmel. Low-Cost ist aber nicht nur ein europäisches, sondern vielmehr ein weltweites Phänomen, das ausgehend von den USA über Europa derzeit Asien erobert: Allein in Indien drängen bis 2007 14 Low-Cost-Carrier in den Markt, die zusammen genommen mehr als 330 Flugzeuge bestellt haben.

Bislang waren die Konzepte der Billig-, Linien- und Charterflieger klar getrennt. Doch mehr und mehr gleichen sich die Angebote der Fluggesellschaften im Kontinentalverkehr an: Auch Charter- und Linienflieger nehmen günstige und einfachere Produkte ins Angebot.

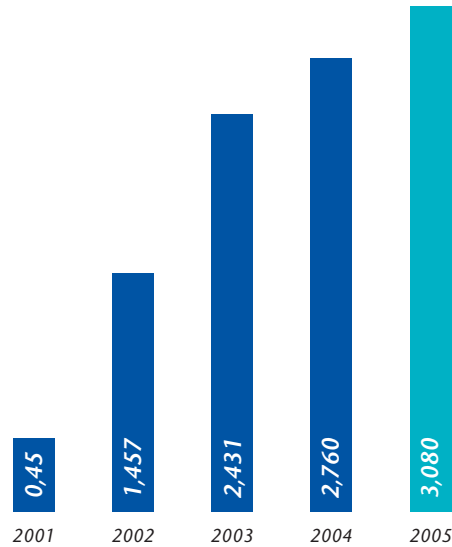
Für die Zukunft wird den Low-Cost-Carriern weiterhin ein überdurchschnittliches Wachstum prognostiziert. Fraport hat das Potenzial im Low-Cost-Bereich früh erkannt und bereits 1998 eine Mehrheitsbeteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn erworben. Eine gute Entscheidung: Im Jahr 1998 hatte Frankfurt-Hahn noch knapp 30.000 Passagiere, 2005 waren es bereits drei Mio.

Im November 2005 gab der Hauptkunde Ryanair bekannt, bis 2012 die Zahl seiner in Hahn stationierten Flugzeuge von derzeit sechs auf 18 zu erhöhen; für Frankfurt-Hahn ergibt dies insgesamt eine Perspektive auf bis zu zehn Mio Passagiere.

Der Fraport-Konzern verfolgt also eine Doppelstrategie mit klar getrennten Marktsegmenten: Am Flughafen Frankfurt-Hahn bietet man maßgeschneiderte Infrastruktur und Services für Low-Cost-Carrier und deren Passagiere; der Frankfurter Flughafen fungiert als interkontinentale Luftverkehrsdrehscheibe.

**Passagiere Frankfurt-Hahn**

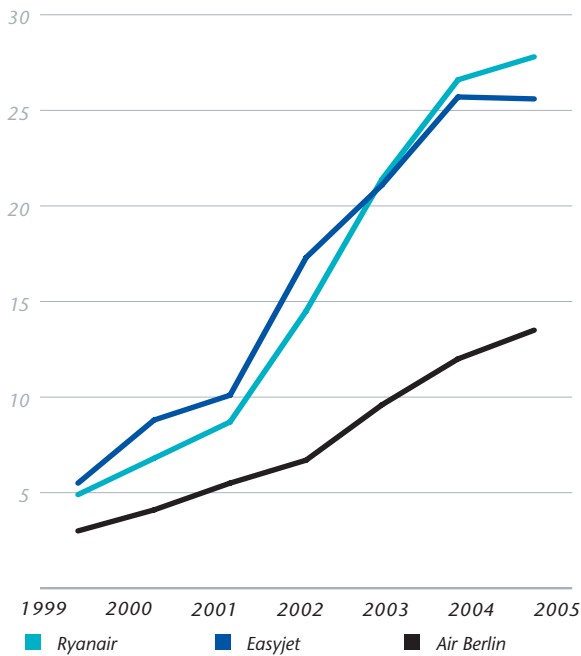
in Mio



Quelle: Fraport

**Passagierentwicklung im Low-Cost-Segment**

in Mio



Quelle: Fraport



- *Der Airbus A380 als neue Dimension des Fliegens*
- *Verschärfte Sicherheitsbestimmungen und mehr Wettbewerb auf dem Vorfeld*
- *Der Reisende der Zukunft: homo aeroportis globalis*
- *Terminal 3 gibt dem Reisenden der Zukunft ein Zuhause*
- *Frankfurt Airport City als Großstadt mit Weltanschluss*



## *Unsere Herausforderung: beständiger Wandel*

### *Die neue Dimension des Fliegens*

Die Luftfahrtindustrie steht vor vielfältigen Herausforderungen. Wir begreifen diese Herausforderungen als Wegbegleiter, nicht als Bedrohung. Denn: Nichts ist beständiger als der Wandel, das gilt auch für die Luftfahrt.

Am 29. Oktober 2005 um 8.56 Uhr hat der Flughafen Frankfurt Geschichte geschrieben: Zum ersten Mal landete das größte Passagierflugzeug der Welt, der Airbus A380, auf einem Verkehrsflughafen. Der Großraum-Jet läutet eine neue Ära ein. Er kann 555, in einer reinen Economy-Variante sogar über 850 Passagiere transportieren. Dabei verbraucht er nur etwa drei Liter Kerosin je Passagier auf 100 km. Mit größerer Passagier- und Frachtkapazität, längeren Reichweiten für Nonstop-Flüge sowie geringeren Lärmwerten gilt der Megaliner A380 als DAS Verkehrsmittel der Mega-Hubs mit interkontinentaler Dreh-

scheibenfunktion. So sieht es zumindest ein Teil der „Luftfahrer“. Andere, darunter der Flugzeughersteller Boeing, gehen davon aus, dass in der Zukunft verstärkt mit kleineren Maschinen „Punkt zu Punkt“, das heißt direkt geflogen wird.

Wohin also geht der Trend: Wird sich der Luftverkehr zunehmend auf wenige Mega-Hubs konzentrieren, die vorwiegend mit Großraumflugzeugen angesteuert werden? Oder werden die kleineren Regionalflughäfen in Zahl und Bedeutung wachsen? Die Antwort: Es gibt kein „Entweder-oder“! Wir gehen davon aus, dass es einen Markt für beides geben wird, Direktflüge und Verbindungen über Drehscheiben.

Mehr Direktverbindungen erwarten Experten vor allem im europäischen Low-Cost-Segment; auch im interkontinentalen Verkehr wird es Direktverbindungen geben, wenn ausreichend viele Passagiere zwischen zwei Städten fliegen wollen.



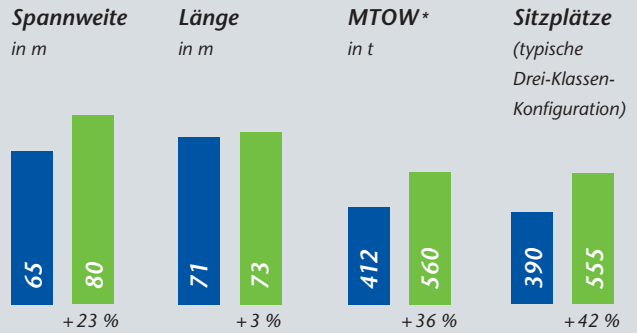
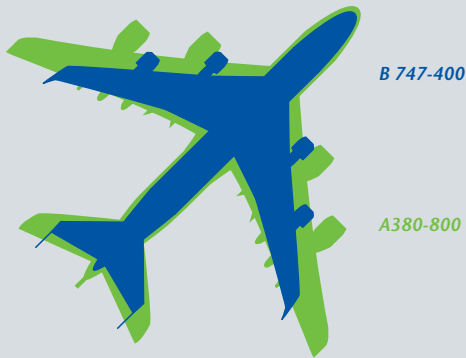
Drehscheibenfunktion am Beispiel eines Hongkong-Flugs



Beispielflug FRA – HKG LH 738  
 360 Passagiere, davon  
 140 aus Frankfurt (Anreise ohne Flugzeug) und  
 224 Reisende aus  
 49 Zubringerflügen

Quelle: Lufthansa

Die Dimensionen des A380



\* MTOW: Maximum Take-off Weight = Höchststartgewicht für Flugzeuge; maßgebliche Bestimmungsgröße für die Höhe von Start- und Landeentgelten.  
Quelle: Vereinfachte Darstellung: Fraport; Daten: Airbus, Boeing

Der wachsende Verkehr auf den „Rennstrecken“ zwischen den weltweit 20 größten Airports verweist auch auf den großen Markt für Flugzeuge der neuen Generation wie dem Airbus A380. Zudem wird es auch weiterhin Ziele außerhalb Europas geben, die nicht direkt von Regionalflughäfen angefliegen werden; für diese Ziele müssen die Passagiere in einem Hub gebündelt werden.

Dass mittlerweile auch Boeing auf die Mega-Hubs setzt, zeigt die Entscheidung des Unternehmens, eine größere Variante des Flugzeugmodells B 747 auf den Markt zu bringen. Der bereits 35 Jahre alte Typ B 747 wurde in den vergangenen Jahren hauptsächlich nur noch als Frachtflugzeug verkauft, konkurriert nun aber in der neuen Version mit dem A380. Diese Weiterentwicklung des „Jumbo-Jets“ soll in der Passagierversion 3,60 m länger sein als die bisherige B 747-400, zusätzliche Sitzplätze fassen und damit Raum für 450 Passagiere bieten.

Der Frankfurter Flughafen wird von beiden Entwicklungen profitieren – schließlich ist er auf dem Weg zum Mega-Hub, bietet aber auch mehr Flugziele als alle anderen europäischen Hubs.

Noch mehr Sicherheit

Nicht nur der technische Fortschritt verändert den Luftverkehr. Das Thema Luftsicherheit hat nach den Attentaten vom 11. September 2001 eine Dynamik entfaltet, die Flughäfen und Airlines gleichermaßen zu permanenter Veränderung drängt. Die EU hat seitdem die Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt kontinuierlich verschärft. Neu ist unter anderem eine Verordnung, die eine Kontrolle von Flughafen-Personal vorsieht, bevor es die so genannten sensiblen Sicherheitsbereiche betritt (englisch: „Critical Parts“). Diese Kontrolle ist genauso gründlich durchzuführen wie die von Fluggästen und deren Handgepäck.

Stufenweise wird die Klassifikation als „Critical Part“ auf immer größere Flughafen-Areale ausgeweitet. So müssen ab Januar 2006 mindestens all die Bereiche in die strengeren Kontrollen einbezogen werden, die von Passagieren betreten werden; also auch Flugzeuge und Passagierbusse. Ab Juli 2009 gelten

zusätzlich all jene Bereiche als „Critical Parts“, in denen sich kontrolliertes Gepäck befindet. Für den Großflughafen Frankfurt heißt das: Durchsucht werden muss sämtliches Personal, das mit bereits kontrolliertem Gepäck oder Passagieren jenseits der Kontrollstellen in Berührung kommen könnte. Fraport wird die entsprechende Richtlinie bereits 2006 umsetzen.

Eine weitere Herausforderung an die Flughafen-Logistik ist das so genannte Vermischungsverbot: Nach EU-Standard kontrollierte Fluggäste sind von den nicht nach EU-Standard kontrollierten Passagieren räumlich zu trennen. Welche Passagiere müssen bei Ankunft durch einen Sicherheitscheck? In der Vergangenheit entschieden darüber allein die nationalen Behörden. Ergaben sich Bedenken, wurden die ankommenden Passagiere kontrolliert; ein Großteil der Passagiere konnte jedoch ohne erneute Kontrolle in Frankfurt umsteigen. Nach der neuen EU-Verordnung müssen alle, und damit deutlich mehr Fluggäste als bisher, bei Ankunft erneut überprüft werden, die von einem Flughafen abgefliegen sind, der außerhalb der EU (mit Ausnahme Schweiz, Island und Norwegen) liegt. Das gilt auch für entsprechendes Transfergepäck.



Sicherheitskontrolle am Flughafen Frankfurt.

## Einführung der Critical Parts erfolgt in Stufen



Quelle: Fraport

Dementsprechend müssen am Flughafen Frankfurt Infrastruktur und Abläufe hierfür angepasst werden. In einem ersten Schritt werden Umsteiger, die von einem Non-EU-Land kommen und in ein Non-EU-Land weiterfliegen, stichprobenartig kontrolliert. Umsteiger, die in die EU weiterreisen, werden in Frankfurt bereits heute grundsätzlich überprüft, mittelfristig wird dies bei allen Umsteigern aus Non-EU-Staaten der Fall sein. Dazu ist eine prinzipielle räumliche Trennung von ankommenden und abfliegenden Passagieren vorgesehen.

**Neue Wettbewerber auf dem Vorfeld**

In Europa bieten viele Flughafen-Betreiber selbst den Airlines Bodenverkehrsdienstleistungen an. Erst seit 1996 sind auf den europäischen Flughäfen – einer EU-Richtlinie folgend – auch Dritt- und Selbstabfertiger grundsätzlich zugelassen. Doch

mit dieser Marktliberalisierung hat die EU nicht alle ihre Ziele erreichen können. Wie beabsichtigt führte das Mehr an Wettbewerb zumindest teilweise zu fallenden Preisen – aber die Qualität der Bodenabfertigungsdienstleistungen verbesserte sich nicht. Auch auf dem Vorfeld gilt: Viele Köche verderben den Brei. Die Erfahrung hat gezeigt, dass Airports mit einer geringeren Zahl unterschiedlicher „Handling Agents“ pünktlicher arbeiten. Steigt ihre Zahl, fällt in der Regel die Qualität, weil die Abläufe für alle komplizierter werden.

Am Flughafen Frankfurt ist seit April 2000 neben der Fraport AG ein weiterer Abfertiger tätig. Schwerpunktmäßig arbeitet dieses Unternehmen auf dem Vorfeld, während die Fraport-Bodenverkehrsdienste den Fluggesellschaften die gesamte Palette an Services rund um die Flugzeugabfertigung anbieten.

Bislang konnte die hohe Qualität der Bodenabfertigung in Frankfurt erhalten werden. Nun plant die EU einen weiteren Liberalisierungsschritt, bei dem voraussichtlich zwei zusätzliche Wettbewerber zugelassen werden. Die Platzverhältnisse in Frankfurt sind jedoch derart beengt, dass jeder weitere Anbieter die komplexen Prozessketten am Boden erheblich beeinträchtigen dürfte. Zudem sieht die neue EU-Verordnung vor, dass Flughafen-Betreiber sich ebenso um eine Lizenz für die Vorfeldabfertigung bewerben müssen, wie ein externes Unternehmen. Wir gehen davon aus, dass solche Regularien keine positiven Impulse auf die Qualität der Dienstleistungen haben können. Dem voraussichtlichen Preisdruck begegnen wir schon heute, indem wir unsere Bodenverkehrsdienste kontinuierlich effizienter gestalten. Ziel ist, die hohe Qualität unserer Services beizubehalten und die Abläufe in Richtung Kosteneffizienz weiter zu optimieren.

**Spezialisierung auf Sicherheitsdienstleistung**

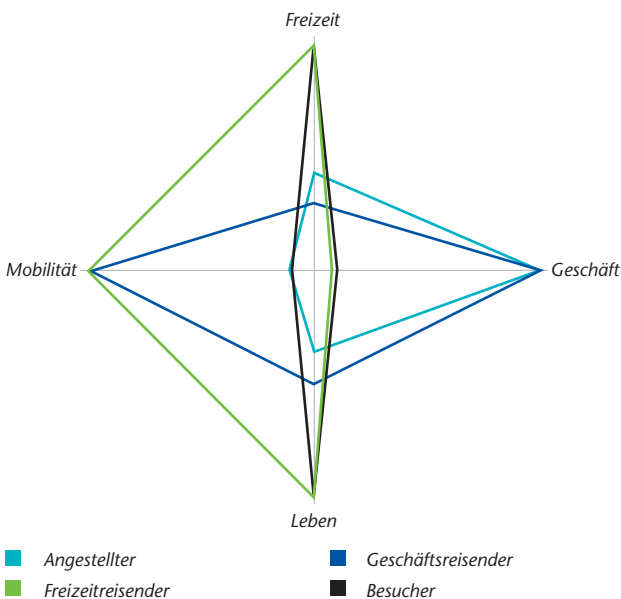
Die Sicherheitsmaßnahmen im internationalen Luftverkehr sind seit den Attentaten vom 11. September 2001 deutlich verstärkt worden. Flughäfen setzen immer aufwändigere Technologien und immer mehr Personal ein, um Passagiere, Gepäck und Fracht zu kontrollieren. Fraport ist als führender Dienstleister im zukunftsträchtigen Bereich Luftsicherheit gut positioniert. Die auf Sicherheitsdienstleistungen spezialisierte Fraport-Tochter ICTS Europe ist europäischer Marktführer im Bereich Luftsicherheit und kann vom Wachstum der Branche profitieren.

## Ein europäischer Himmel ohne Grenzen

Mit dem Projekt „Single European Sky“ will die Europäische Kommission einen grenzüberschreitenden Luftraum schaffen und die Flugsicherungsorganisationen zertifizieren. Heute gibt es in der EU 68 unterschiedliche Lufträume und 34 Überwachungsorganisationen. Das gesetzte Ziel ist gleichermaßen im Sinne von Passagieren und Fluggesellschaften: die Organisation der Flugsicherung EU-weit in eine Hand zu legen, um den Luftverkehr bei mindestens gleich bleibender Sicherheit pünktlicher und wirtschaftlicher abzuwickeln. Der künftige einheitliche europäische Luftraum soll sich nicht mehr an den Ländergrenzen, sondern an den Verkehrsströmen orientieren; der Einsatz einheitlicher, modernster Technik soll für mehr Sicherheit und Wirtschaftlichkeit sorgen.



### Interessenprofile des „homo aeroportis globalis“



Jeder Passagier beziehungsweise Besucher gewichtet die oben genannten Kriterien bei einem Aufenthalt am Flughafen anders. Quelle: Fraport

### Der Reisende der Zukunft

Der „homo aeroportis globalis“ ist eine neue, aber keineswegs seltene Spezies. Allein in Frankfurt tritt sie mehr als 55 Mio mal pro Jahr auf, hinzu kommen rund 68.000 Menschen, die am Flughafen arbeiten. All diese Menschen sind Konsumenten, deren Verhalten sich verändert und sich immer schwerer vorhersagen lässt; im Marketing-Fachjargon spricht man vom hybriden, wandlungsfähigen Verbraucher zwischen Sekt und Selters. Auch im Reiseverhalten wird das deutlich: Ein Rucksackreisender mit Laptop und Surfbrett ist heute keine Seltenheit mehr.

Der Frankfurter Flughafen hat sich längst auf diese neue, konsumfreudige Gattung eingestellt. Airport-Retailing ist ein Wachstumsmarkt mit aussichtsreicher Zukunft. Frankfurt bietet Einkaufsmöglichkeiten für jeden Geschmack. Geschäfte unterschiedlichster Art, Restaurants, Cafés, eine Vielzahl von Serviceangeboten und auch ein Spielcasino sorgen zum Beispiel dafür, dass der Fluggast nicht nur schnell zum Flieger eilt, sondern sich gerne und damit auch länger in den Terminals aufhält. Die Hub-Funktion Frankfurts stimuliert das Retailing zusätzlich, denn vor allem die internationalen Umsteiger sind ein kaufkräftiges Klientel.

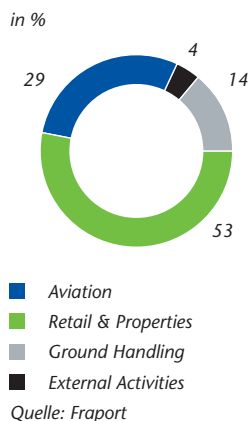
Wir bauen auf diese Ertragssäule und wollen im Non-Aviation-Bereich nachhaltiges Wachstum erzielen. Die Retail-Einrichtungen in den bestehenden Terminals sollen erweitert und neu gestaltet, die zur Verfügung stehenden Einzelhandelsflächen von 14.200 auf 27.000 m<sup>2</sup> ausgebaut werden.

### Retail-Umsatz in Mio €



Quelle: Fraport

### Anteile der Segmente am Konzern-EBITDA in %



Quelle: Fraport

### Terminal 3 setzt neue Maßstäbe

Die Bedürfnisse des „homo aeroportis globalis“ stehen auch bei den Planungen für das neue Terminal 3 im Mittelpunkt. Neue Check-in-Konzepte sorgen dafür, dass Passagiere weniger warten müssen. Alle Kontrollen finden an einer zentralen Stelle statt. Nach der reibungsfreien Sicherheitskontrolle können Reisende die Zeit dann entspannt in einem Einkaufsbereich mit Marktplatz-Charakter verbringen; Terminal 3 wird mit 15.500 m<sup>2</sup> mehr Shopping-Fläche pro Passagier bieten als die bestehenden Terminals. Das neue Terminal ist

übersichtlich gestaltet, ankommende Passagiere erreichen zum Beispiel ohne Treppen die Kontrollstellen und die Gepäckausgabehalle.

Im Rahmen des Flughafen-Ausbaus soll das Terminal im Süden des Flughafen-Geländes die bisherige jährliche Terminalkapazität um rund 25 Mio Fluggäste aufstocken. Gebaut wird in Modulen, abhängig von der Passagierentwicklung und damit bedarfsgerecht.

Im endgültigen Ausbauzustand bietet das Terminal 3 voraussichtlich 75 Flugzeugabstellpositionen am Gebäude und auf dem Vorfeld. Insgesamt ist der Airport damit auf mehr als 80 Mio Passagiere pro Jahr eingerichtet und kann so weitere Wachstumskräfte freisetzen.



Fraport ist auf den Reisenden der Zukunft vorbereitet: Bis 2015 wird in Frankfurt eine neue Shopping-Mall entstehen; hier eine Modellansicht. Quelle: Fraport

## Frankfurt Airport City – eigene Stadt mit Weltanschluss

Frankfurt Airport ist eine eigene Stadt voller Leben und eine Immobilienadresse mit besten Verbindungen. Der Standort ist mit über 500 Unternehmen und rund 68.000 Beschäftigten die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands. Zusammen mit der geografisch zentralen Lage bieten Flugverbindungen, Autobahn- und Schienennetz größtmögliche Mobilität und damit ideale Voraussetzungen als Unternehmensstandort.

Dieses Potenzial wollen wir nutzen. Deshalb sind Bagger und Kräne am Frankfurter Flughafen fast so selbstverständlich wie Flugzeuge oder der Kontrollturm – gebaut wird eigentlich immer. Zum Beispiel werden derzeit die bestehenden Terminals modernisiert und sicherheitstechnisch auf den neuesten Stand gebracht, zudem werden insbesondere die Retail-Flächen erweitert.

Außerdem vergrößern wir die Airport City, indem wir neue Gewerbeflächen entwickeln – und das nicht nur auf dem Flughafen-Gelände, sondern auch in unmittelbarer Nachbarschaft. Ein Erfolgsmodell für die gewerbliche Nutzung Flughafen-naher Flächen ist die CargoCity Süd. Seit 1996 mit der Vermarktung der rund 98 ha großen Fläche im Süden des Flughafen-Geländes begonnen wurde, haben sich hier über 200 Firmen, vorwiegend Fluggesellschaften, Speditionen, Expressdienste und andere Dienstleister, niedergelassen, die insgesamt mehr als 5.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigen; zusammen mit der CargoCity Nord sind es sogar über 9.000 Beschäftigte.

Platz für Erweiterung gibt es auch auf dem 84 ha großen Mönchhof-Gelände am gleichnamigen Autobahndreieck in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafen. Ein „Filestück“ im Rhein-Main-Gebiet: Das von Fraport gekaufte Gelände ist das größte noch nicht entwickelte Gewerbegebiet der Region. Wie schon die CargoCity Süd verspricht auch die Entwicklung des Tradelogistics Center „Mönchhof“ eine Erfolgs-Story zu werden, die der ganzen Region dient. Zu



Stillstand gibt es hier nicht – der Flughafen wächst zur Airport City.

unseren wichtigsten Entwicklungsprojekten gehören aktuell auch „Gateway Gardens“. Das Gebiet erstreckt sich über zirka 35 ha nordöstlich des Frankfurter Flughafens. Fraport und drei andere Unternehmen haben sich gemeinsam mit der Stadt Frankfurt am Main in einer Public-Private-Partnership-Gesellschaft zusammengeschlossen. Nach Abzug der US-Streitkräfte soll die zentrale Lage für die Entwicklung eines attraktiven Standorts genutzt werden; vorgesehen sind hochwertige Büro- und Dienstleistungsgebäude, ein Trade Center, Tagungs- und Konferenzräume sowie Hotelflächen. Die Vorbereitungen laufen: 2006 soll mit dem Bauen begonnen werden.

Ein weiteres Zukunftsprojekt ist die Überbauung des Flughafen-Fernbahnhofs. Auf seinem Dach, der „Platte“, ist ein bauliches Glanzstück geplant – das AIRRAIL center frankfurt: 660 m lang und 65 m breit soll ein modernes und multifunktionales Dienstleistungszentrum entstehen. AIRRAIL würde alles unter einem Dach bieten, auf den rund 120.000 m<sup>2</sup> ist Raum für ein Hotel, Büros, Gastronomie und Geschäfte.







*Leistungs- und zukunftsfähig:  
Der Testbesuch des A380 ver-  
lief reibungslos und zeigt, dass  
der Flughafen Frankfurt bereits  
heute bestens für die Zukunft  
gerüstet ist.*



- *Der Frankfurter Flughafen braucht eine Kapazitätserweiterung*
- *Mit dem Ausbau würden rund 100.000 neue Arbeitsplätze geschaffen*
- *Lufthansa stärkt mit der A380-Werft ihre Heimatbasis Frankfurt*
- *Der Airport der Zukunft: Frankfurter Flughafen im Jahr 2015*

# 4

## *Schub für den Hub*



### *Hier entsteht der Airport der Zukunft*

Derzeit ist der Frankfurter Flughafen einer der bedeutendsten internationalen Hubs weltweit und Heimatflughafen der Deutschen Lufthansa. Doch schon seit Jahren übersteigt die Nachfrage nach Start- und Landemöglichkeiten (Slots) die vorhandene Kapazität. Anfragen von Airlines nach neuen Slots können in Spitzenzeiten kaum mehr bedient werden. Der Engpass lässt sich auch durch die ständige Optimierung der Infrastruktur nicht beseitigen. Ohne Ausbau ist die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Frankfurter Flughafens als zentrale Drehscheibe des Luftverkehrsstandorts Deutschland gefährdet.

Die Erweiterung der Kapazitäten des Flughafens ist der Eckpfeiler künftigen Wachstums, nicht nur für den Flughafen, sondern auch als Wirtschaftsmotor für Hessen und ganz



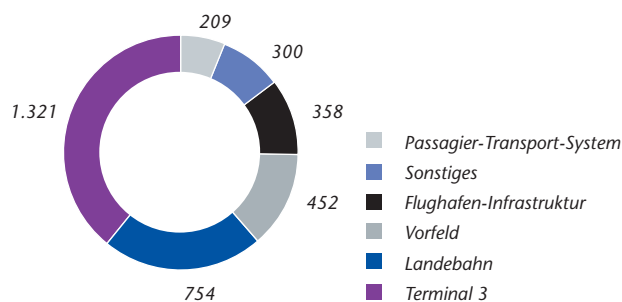
Deutschland. Der Ausbau wird mit einem Budget von 3,4 Mrd € die größte privat finanzierte Investition in Deutschland sein und im Vergleich zu einer Entwicklung ohne Ausbau rund 100.000 neue Arbeitsplätze schaffen. Der Generalausbauplan setzt auf drei Schwerpunkte: die Erweiterung der Kapazitäten durch den Bau einer neuen Landebahn und des dritten Terminals sowie die Wartungsbasis für die neuen Generationen großer Langstreckenflugzeuge, den Airbus A380.

#### *An der neuen Landebahn führt kein Weg vorbei*

Die geplante Landebahn Nord-West erweitert die Airport-Kapazität auf 120 Starts und Landungen pro Stunde statt der 82 koordinierten stündlichen Flugbewegungen. Nur so wird es möglich sein, die erwartete Passagiernachfrage im Jahr 2015 zu bedienen. Die Landebahn Nord-West ist die ökonomisch und ökologisch beste Lösung für die Kapazitätserweiterung. Zu diesem Ergebnis kam schon das Raumordnungsverfahren, bei dem die Raumverträglichkeit von drei Bahnvarianten verglichen und bewertet wurde.

#### *Aufteilung des Investitionsvolumens*

in Mio €



Budget exklusive Inflation: 3.394 Mio €  
plus 351 Mio € Inflationsfonds

Quelle: Fraport

Damit die Belastungen für Mensch und Umwelt bei einem Anstieg des Verkehrsvolumens möglichst gering bleiben, hat die Fraport AG ein anspruchsvolles Zehn-Punkte-Programm aufgestellt, darunter Maßnahmen zum Schallschutz und zur Lärm-minderung. Ein Großteil der Maßnahmen ist mittlerweile umgesetzt. So schafft beispielsweise das gestaffelte System der Start- und Landegebühren zusammen mit Lärm- und Nachtzuschlägen einen ökonomischen Anreiz für die Airlines, den Flughafen Frankfurt mit der jüngsten Generation lärm-ärmerer Maschinen anzufliegen. Ihr Einsatz wird mit Gebühren prämiert, die bis zu zehnmals günstiger sind als der Flugbetrieb mit älteren lärmigen Jets. Für Eigentümer, deren Immobilien nach dem Bau der neuen Landebahn in einer Höhe von weniger als 350 m überflogen werden, hat die Fraport AG das „Casa-Programm“ aufgelegt, das eine finanzielle Kompensation durch Ankauf oder Ausgleichszahlungen bietet. Darüber hinaus hat die Fraport AG im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den Flughafen-Ausbau sogar ein Nachtflugverbot für geplante Flüge von 23 bis 5 Uhr beantragt.



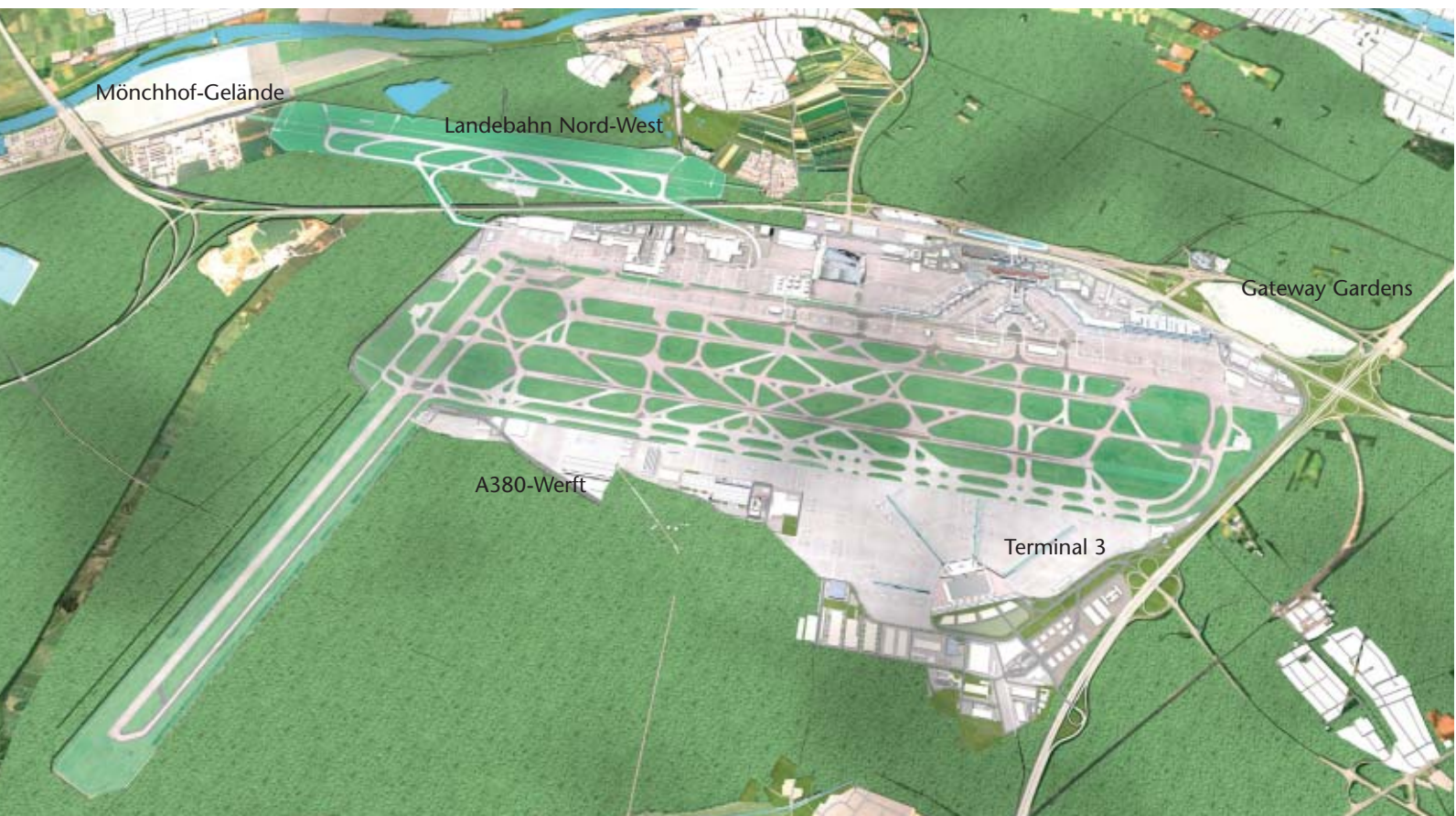
Außenansicht Terminal 3; hier eine Modelldarstellung. Quelle: Fraport

**Die A380-Werft – ein Zuhause für die neue Generation von Super-Jumbos**

Mit dem A380 wird die Deutsche Lufthansa ihre Heimatbasis, den Flughafen Frankfurt, entscheidend stärken. Der A380, die neue Generation von Großraumflugzeugen für die Langstrecke, ist die Maschine der internationalen Luftverkehrsdrehscheiben. Über sie wird der ständig wachsende Passagierstrom auf den Hauptverkehrsachsen der Luft zwischen Amerika, Europa und Asien fließen. Um die steigende Nachfrage auf den großen Interkontinentalrouten zu bewältigen, setzen die Airlines Großraumflugzeuge ein, die mehr Menschen mit einem bisher ungeahnten Flugkomfort befördern können. Von diesem Jahr

an wird Airbus die ersten Maschinen des A380 ausliefern, die die Lufthansa und andere Airlines am Hub Frankfurt einsetzen wollen. Der A380 kommt unabhängig von der Flughafen-Erweiterung. Sein Einsatz wird dazu beitragen, die Kapazitäts- engpässe bis zum Ausbau des Flughafens zu mindern.

**Der Flughafen Frankfurt im Jahr 2015**



# Finanzbericht

## Konzern-Lagebericht

34	<i>Highlights und Kennzahlen</i>	61	<i>Mitarbeiter</i>
36	<i>Strategie und Wertmanagement</i>	63	<i>Corporate Responsibility</i>
40	<i>Innovationsmanagement</i>	64	<i>Abhängigkeitsbericht</i>
41	<i>Organisation</i>	64	<i>Risiken und Chancen</i>
42	<i>Geschäftsentwicklung 2005</i>	64	<i>Risikopolitische Grundsätze</i>
42	<i>Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs</i>	65	<i>Das Risikomanagement-System</i>
44	<i>Entwicklung der Konzern-Flughäfen</i>	66	<i>Geschäftsrisiken</i>
47	<i>Umsatz- und Ergebnisentwicklung</i>	71	<i>Gesamtrisikobeurteilung</i>
49	<i>Segmentberichterstattung</i>	71	<i>Geschäftschancen</i>
52	<i>Beteiligungen</i>	72	<i>Nachtragsbericht</i>
54	<i>Vermögens- und Finanzlage</i>	72	<i>Prognosebericht</i>
54	<i>Investitionen</i>	72	<i>Flughafen-Ausbau</i>
55	<i>Kapitalflussrechnung</i>	73	<i>A380</i>
56	<i>Bilanzstruktur</i>	73	<i>FRA-Nord</i>
58	<i>Aktie und Investor Relations</i>	73	<i>Akquisitionsprojekte</i>
		74	<i>Geschäftsaussichten für 2006 und 2007</i>

## Konzern-Abschluss und -Anhang

80	<i>Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung</i>	111	<i>Erläuterungen zur Konzern-Bilanz</i>
81	<i>Konzern-Bilanz</i>	123	<i>Erläuterungen zur Segmentberichterstattung</i>
82	<i>Konzern-Kapitalflussrechnung</i>	125	<i>Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung</i>
83	<i>Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals</i>	126	<i>Sonstige Angaben</i>
84	<i>Konzern-Anlagenspiegel</i>	140	<i>Wesentliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen</i>
86	<i>Segmentberichterstattung</i>	143	<i>Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers</i>
88	<i>Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung</i>		
103	<i>Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung</i>		

## Sonstige Angaben

144	<i>Bericht des Aufsichtsrats</i>	151	<i>Siebenjahresübersicht</i>
148	<i>Corporate Governance</i>	153	<i>Impressum</i>
150	<i>Beraterkreis</i>	153	<i>Finanzkalender</i>

# Konzern-Lagebericht

## Highlights und Kennzahlen

*Sehr geehrte Damen und Herren,*

*liebe Aktionärinnen und Aktionäre,*

*2005 war für Fraport ein erfolgreiches Geschäftsjahr. Vor dem Hintergrund der leichten Konjunkturerholung und der Wachstumsraten des Luftverkehrsaufkommens erzielten wir deutlich höhere Umsatzerlöse als im Vorjahr. Mit einem nachhaltigen Kostenmanagement konnten wir EBITDA und Konzern-Jahresüberschuss überproportional zum Umsatz steigern.*

*Die Highlights im Geschäftsverlauf 2005:*

- *Passagierzahlen in Frankfurt stiegen um 2,2 %.*
- *Erstmals in Frankfurt über 5 Mio Passagiere in einem Monat (Juli und August).*
- *Luftfrachttonnage in Frankfurt stieg um 8,2 %.*
- *Anstieg der Umsatzerlöse um 4,6 % auf 2.089,8 Mio €.*
- *Verbesserung des EBITDA um 6,1 % auf 547,5 Mio €.*
- *Konzern-Jahresüberschuss in Höhe von 161,5 Mio € um 17,4 % über dem Vorjahr.*

*Wir werden der Hauptversammlung 2006 die Ausschüttung von rund 82,1 Mio € vorschlagen.*

*Damit würde die Dividende für das Geschäftsjahr 2005 auf 90 Cent pro Aktie steigen, für 2004 waren 75 Cent pro Aktie ausgeschüttet worden.*

Kennzahlen zur GuV <sup>1</sup>			
	2004 in Mio €	2005 in Mio €	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.998,1	2.089,8	4,6
Gesamtleistung	2.043,7	2.141,7	4,8
EBITDA	516,2	547,5	6,1
EBIT	281,1	311,6	10,9
EBT	265,1	290,4	9,5
Konzern-Jahresüberschuss	137,6	161,5	17,4
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss	136,4	161,2	18,2
Ergebnis je Aktie in € (unverwässert)	1,51	1,78	–

Kennzahlen zur Bilanz und Kapitalflussrechnung <sup>1</sup>			
	2004 in Mio €	2005 in Mio €	Veränderung in %
Eigenkapital	2.041,6	2.157,9	5,7
Eigenkapitalquote <sup>2</sup> in %	54,1	52,5	–
Bilanzsumme	3.650,2	3.951,6	8,3
Capital Employed <sup>3</sup>	1.967,9	2.264,1	15,1
Gearing in % <sup>4</sup>	n. a.	9,1	–
Operativer Cash flow	518,6	493,7	–4,8
Free Cash flow <sup>5</sup>	281,5	58,3	–
Investitionen	279,4	682,4	>100

Rentabilitätskennzahlen <sup>1</sup>		
	2004 in %	2005 in %
Eigenkapitalrentabilität <sup>6</sup>	6,7	7,5
Umsatzrendite <sup>7</sup>	13,3	13,9
EBITDA-Marge <sup>8</sup>	25,8	26,2
EBIT-Marge <sup>9</sup>	14,1	14,9
ROCE <sup>10</sup>	14,3	13,7

Mitarbeiter			
	2004	2005	Veränderung in %
	24.182	25.781	6,6

<sup>1</sup> Die Vorjahresdaten wurden teilweise angepasst, zur näheren Erläuterung siehe Anhang.

<sup>2</sup> Berechnung: (Eigenkapital – Bilanzgewinn)/Bilanzsumme.

<sup>3</sup> Berechnung: Netto-Finanzschulden + Eigenkapital – Bilanzgewinn.

<sup>4</sup> Berechnung: Netto-Finanzschulden/(Eigenkapital – Bilanzgewinn).

<sup>5</sup> Berechnung: Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit – Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen.

<sup>6</sup> Berechnung: Konzern-Jahresüberschuss/Eigenkapital.

<sup>7</sup> Berechnung: EBT/Umsatzerlöse.

<sup>8</sup> Berechnung: EBITDA/Umsatzerlöse.

<sup>9</sup> Berechnung: EBIT/Umsatzerlöse.

<sup>10</sup> Berechnung: EBIT/Capital Employed.

## Strategie und Wertmanagement

### Strategie

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Konsolidierung des integrierten Geschäftsmodells in Frankfurt**

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



Unter dieser Maßgabe haben wir im Jahr 2001 das konzernweite Projekt „WM 2005 – Werte schaffen für morgen“ angestoßen. Die Vorgaben für 2005 wurden erreicht: Wir haben Kosten gespart, unsere Wettbewerbsposition gestärkt, die Zufriedenheit der Kunden gesteigert und damit zum Erhalt der Arbeitsplätze beitragen können. 2005 wurde ein weiteres Programm – „Wir machen Fraport fit“ – initiiert, das gezielter als „WM 2005“ unseren größten Kostenblock, den Personalaufwand, fokussiert. Die zwischen der Unternehmensleitung und dem Betriebsrat vereinbarten Veränderungen bei den übertariflichen Sozialleistungen sind im „Zukunftsvertrag 2010“ festgehalten. Die im Mai 2005 fixierte Übereinkunft enthält auch die Verpflichtung der Fraport AG, bis zum Jahr 2010 grundsätzlich keine betriebsbedingten Kündigungen auszusprechen. Mit diesem Vertrag haben Beschäftigte, Betriebsrat und Management ihre Zukunftsfähigkeit unter Beweis gestellt.

#### **Wachstum am Standort Frankfurt**

Die Kapazitätserweiterung des Frankfurter Flughafens ist eine notwendige Voraussetzung für seine Teilhabe am weltweiten Luftverkehrswachstum. Mit dem geplanten Ausbau um eine Landebahn und ein Passagier-Terminal sollen mindestens 120 koordinierte Flugbewegungen pro Stunde erreicht werden. Gutachten belegen, dass rund 100.000 zusätzliche direkte, indirekte und katalytische Arbeitsplätze durch den Ausbau entstehen. Mit einem Volumen von inflationsbereinigt (bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000) rund 3,4 Mrd € ist das Projekt das größte privat finanzierte Investitionsvorhaben in Deutschland.

Im Raumordnungsverfahren wurde belegt, dass der Bau einer 2.800 m langen Landebahn im Nordwesten des Flughafen-Geländes im Vergleich mit anderen Ausbauvarianten Umwelt und Anwohner am geringsten belastet. Für die Realisierung dieser Variante werden am wenigsten Waldflächen in Anspruch genommen und die Zahl der von Fluglärm relevant betroffenen Anwohner ist am kleinsten. Dieser Ausbau soll im Rahmen des derzeit laufenden Planfeststellungsverfahrens genehmigt werden.

Die ehemalige US-Air Base im Süden des Flughafen-Geländes ist zum 1. Januar 2006 vollständig in den Besitz der Fraport AG übergegangen. Auf diesem Gelände soll das neue Passagier-Terminal entstehen. Das Terminal 3 wird insgesamt 75 Flugzeugpositionen haben.

Die Lufthansa plant, den Airbus A380 voraussichtlich ab 2007 in Betrieb zu nehmen und ihre A380-Flotte hier zu stationieren. Dafür wird eine neue Wartungshalle mit zugehörigem Lagergebäude benötigt, deren Bau im September 2005 planungsrechtlich gestattet wurde. Die Stationierung der A380-Flotte in Frankfurt ist ein entscheidender Beitrag zur Sicherung der zukünftigen Marktposition des Flughafens als Verkehrsdrehscheibe für Deutschland, Europa und die Welt.

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

Vor allem das Retail-Geschäft wird als Ertragssäule immer wichtiger. Deshalb erwartet den konsumfreudigen Geschäftsreisenden und Urlauber am Frankfurter Flughafen ein abwechslungsreiches Angebot an Shops, Restaurants und Dienstleistungen, die es ermöglichen, die Zeit vor dem Flug angenehm zu gestalten. Der Aufenthalt in Frankfurt soll für die Passagiere ein Erlebnis sein – das machen wir uns zur Aufgabe.

#### **Externes Geschäft**

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

## Wertmanagement bei Fraport

### Wertorientierung als Handlungsmaxime

Wert zu schaffen, ist ein zentrales Element unserer Vision sowie unserer Unternehmensstrategie. Nur eine nachhaltige Wertschaffung führt zur langfristigen Erhöhung unseres Unternehmenswertes im Interesse unserer Aktionäre.

Zur konsequenten Umsetzung dieser Ansprüche haben wir deshalb ein wertorientiertes Steuerungssystem implementiert, mit dem wir alle Unternehmensbereiche und Geschäftseinheiten an dieser Maxime ausrichten.

### Komponenten des Fraport-Wertbeitrags als Grundkonzept

Um die nachhaltige Wertschaffung im Unternehmen zu messen, verwenden wir den „Fraport-Wertbeitrag“ als zentrale Ziel- und Steuerungsgröße.

Der Fraport-Wertbeitrag ist unsere finanzielle Spitzenkennzahl, die aufzeigt, ob wir unsere Kapitalkosten verdienen und zusätzlich Wert geschaffen haben. Der Fraport-Wertbeitrag errechnet sich aus der Differenz des Ergebnisses vor Steuern und Zinsen und der Kapitalkosten vor Steuern:

Fraport-Wertbeitrag (Konzern/Segment/Geschäftsbereich) =  
Ergebnis vor Steuern und vor Zinsen – WACC (vor Steuern) \* Fraport Assets.

### Ermittlung des Kapitalkostensatzes (WACC)

Der Kapitalkostensatz ist die vom Kapitalmarkt geforderte Mindestverzinsung und wird bei Fraport als gewichteter Durchschnitt aus Eigenkapital- und Fremdkapitalkostensatz (WACC<sup>11</sup>) abgeleitet. Der Eigenkapitalkostensatz entspricht den Renditeerwartungen unserer Aktionäre und wird nach dem Kapitalmarktmodell „Capital Asset Pricing Model“ (CAPM) ermittelt. Der Fremdkapitalkostensatz wird aus dem Verzinsungsanspruch für eingegangene Verpflichtungen des Unternehmens gegenüber den Fremdkapitalgebern abgeleitet.

Der auf diese Weise vom Kapitalmarkt abgeleitete Kapitalkostensatz für Fraport beträgt für das Jahr 2005 10,0 % vor Steuern. Die Höhe des WACC wird jährlich einer Prüfung unterzogen und angepasst, wenn sich das Zinsniveau und/oder unsere Risiko- und Finanzierungsstruktur gravierend verändert haben.

### Ermittlung der Fraport Assets

Die „Fraport Assets“ bezeichnen das im Unternehmen durchschnittlich gebundene und zu verzinsende Vermögen, das sich aus unserem betriebsnotwendigen Anlagevermögen sowie unserem Working Capital zusammensetzt.<sup>12</sup> Abschreibbare Aktiva setzen wir grundsätzlich mit der Hälfte der historischen Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten an und nicht mit Restbuchwerten.<sup>13</sup> Diese Vorgehensweise haben wir deshalb gewählt, weil sie, im Gegensatz zur Berechnungsweise anderer Kennzahlen, wie zum Beispiel EVA<sup>TM</sup>, ausschließt, dass schon dann „Wertschaffung“ eintritt, wenn sich lediglich die Vermögensbasis aufgrund von Abschreibungen verringert. Ferner vermeiden wir eine Fehlallokation knapper Mittel, die sich aufgrund der hohen Sachanlagenintensität Fraports und der stark von Investitionszyklen geprägten Flughafen-Branche bei einer wertorientierten Steuerung auf Basis von Restbuchwerten ergeben würde.

Berechnung der „Fraport Assets“

- Immaterielle Vermögenswerte
- + Sachanlagen
- Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau
- + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- + Vorräte
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

<sup>11</sup> WACC steht für Weighted Average Cost of Capital.

<sup>12</sup> Wir haben die Methodik zur Berechnung der Fraport Assets leicht geändert, indem wir aus Komplexitätsgründen auf die Erfassung der Rechnungsabgrenzungsposten verzichtet haben.

<sup>13</sup> Gemäß neuer IFRS-Bilanzierungsregeln schreiben wir Geschäfts- und Firmenwerte nicht mehr planmäßig ab, sondern auf Basis von Werthaltigkeitsprüfungen. Im Rahmen unseres Wertmanagement-Konzepts werden Geschäfts- und Firmenwerte nunmehr nicht mehr mit hälftigen Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten, sondern mit den für die Werthaltigkeitsüberprüfung aktuellen Buchwerten angesetzt.

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

#### Ermittlung des Return on Fraport Assets (ROFRA)

Um unterschiedlich große Geschäftsbereiche miteinander vergleichen zu können, ziehen wir zusätzlich zum (absoluten) Wertbeitrag auch die relative Kennzahl Return On Fraport Assets (ROFRA) heran. Der ROFRA ergibt sich, indem das operative Ergebnis in Beziehung zu den Fraport Assets gesetzt wird. Hier gilt: Ist der ROFRA höher als der WACC, ist der Bereich wertschaffend.

#### Verankerung des Wertmanagements bei Fraport

Auch im letzten Jahr wurden wieder wertorientierte Zielvorgaben für das Unternehmen, Konzern-Gesellschaften und Unternehmensbereiche abgeleitet.

Darüber hinaus fließt die Entwicklung des Fraport-Wertbeitrags auch als Maßstab für die erfolgsabhängige Vergütung des Top-Managements ein.

Die flächendeckende Verankerung unseres Wertmanagement-Ansatzes wurde im letzten Jahr zudem von Qualifizierungsmaßnahmen begleitet, um die Kenntnisse des Wertmanagements bei unseren Führungskräften weiter zu vertiefen.

Kennzahlen 2005										
in Mio €	Konzern		Aviation		Retail & Properties		Ground Handling		External Activities	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
EBIT	281,1	311,6	90,8	94,2	174,5	182,2	31,1	52,1	-1,3	-3,6
Fraport Assets	2.842,8	2.848,3	908,8	937,4	1.260,6	1.241,2	374,4	366,7	345,1	355,7
Kapitalkosten vor Steuern	284,3	284,8	90,9	93,7	126,1	124,1	37,4	36,7	34,5	35,6
Wertbeitrag vor Steuern	-3,2	26,8	-0,1	0,5	48,4	58,0	-6,3	15,5	-35,8	-39,2
ROFRA	9,9 %	10,9 %	10,0 %	10,0 %	13,8 %	14,7 %	8,3 %	14,2 %	-0,4 %	-1,0 %

Der Wertbeitrag des Konzerns konnte im laufenden Geschäftsjahr um 30,0 Mio € auf 26,8 Mio € gesteigert werden. Ausschlaggebend hierfür war im Wesentlichen die Erhöhung unseres EBIT um 30,5 Mio € bei einem ähnlichen Niveau unserer Fraport Assets.

Der Return on Fraport Assets (ROFRA) des Konzerns lag in 2005 bei 10,9 % nach 9,9 % im Vorjahr. Damit haben wir den für den Konzern relevanten Kapitalkostensatz von 10,0 % deutlich überschritten und sind wertschaffend gewesen.

Die Konzern-Segmente Retail & Properties und Ground Handling haben im Wesentlichen von einer Erhöhung des EBIT bei leichtem Rückgang der Fraport Assets profitiert. Im Konzern-Segment Aviation wurde die Erhöhung des EBIT durch einen Anstieg der Fraport Assets aufgrund der Maßnahmen für die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals inklusive deren brandschutztechnischen Ausstattung nahezu kompensiert. Das Konzern-Segment External Activities ist durch einen Rückgang des EBIT und eine Erhöhung der Fraport Assets aufgrund der Vollkonsolidierung von Antalya geprägt.

## Innovationsmanagement

Wissen und Innovationsfähigkeit sind für Fraport entscheidende Erfolgsfaktoren im globalen Wettbewerb und Grundlage für nachhaltiges Wachstum. Branchentypisch betreiben wir keine „Forschung und Entwicklung“ im engeren Sinne; Fraport hat jedoch das Innovationsmanagement in der Unternehmensvision verankert. Ziel ist es, zukunftsweisende Produkte zu entwickeln und zur Marktreife zu führen.

Dabei konzentrieren wir uns auch auf eine möglichst hohe Auslastung der begrenzten Kapazitäten am Frankfurter Flughafen und auf neuartige Sicherheitskonzepte im Waren- und Passagierverkehr. Im Jahr 2005 wurden 54 Projekte im Rahmen des Innovationsmanagements verfolgt. Zu den wichtigsten gehören RASCargO und MobIS-L.

### RASCargO

Jedes Jahr werden weltweit 18 Mio Container verschifft und fünf Millionen Tonnen Luftfracht in Passagierflugzeugen bewegt. Dabei erschweren die notwendigen Sicherheitskontrollen den reibungslosen Ablauf der logistischen Prozesse. Traditionelle Verfahren der Sicherheitskontrolle wie Röntgenuntersuchungen oder Tomographien machen einen umständlichen und zeitintensiven Transport von Fracht und den Einsatz von Untersuchungsgeräten erforderlich. Zudem sind solche technischen Überprüfungen selbst sehr zeitaufwändig und lassen sich nicht parallel durchführen. Ein neues, von unserer Tochtergesellschaft ICTS Europe entwickeltes Verfahren, macht diesen Transport überflüssig. Bei einer höheren statistischen Entdeckungsrate als bei dem traditionellen Verfahren liegt die Zeitersparnis bei mindestens 60 %. Hunde, die speziell hierfür ausgebildet wurden, durchschnüffeln Luftproben aus Frachtcontainern in Analysestationen direkt vor Ort auf Sprengstoffe. Die Luftprobenentnahme mittels Unterdruckverfahren findet parallel zum regulären Frachtprozess an mehreren Containern gleichzeitig statt und beschleunigt so den Ablauf erheblich.

### MobIS-L

MobIS-L ist ein mobiles Informationssystem, das zur Optimierung der Vorfeldprozesse in Frankfurt entwickelt wurde, aber auch Potenzial hat für eine Vermarktung an anderen Großflughäfen.

Das Be- und Entladen innerhalb der gesamten Prozesskette von Ankunft bis Abflug der Flugzeuge ist ein komplexer Prozess, der heute mithilfe von Abfertigungsprotokollen, Ladeplänen und Betriebsvorschriften in Papierform und Sprechfunk von jeweils einer Person, dem Lademeister, koordiniert wird. Falsche Interpretation von Handschriften und Verständigungsprobleme über Sprechfunk sind dabei mögliche Fehlerquellen, die Qualität und Geschwindigkeit der Flugzeugabfertigung beeinträchtigen. Zudem müssen alle relevanten Daten nachträglich in die IT-Systeme eingepflegt werden.

Künftig sollen die Lademeister für ihre Arbeit einen Handheld-PC einsetzen können, der in Zusammenarbeit mit der Firma Texxmo entwickelt wurde. Abfertigungsprotokolle werden mit MobIS-L elektronisch geführt, die erforderlichen Daten werden online und in Echtzeit zwischen Lademeister-Agenten, Fluggesellschaften und Disponenten ausgetauscht. Ein derart verbesserter Dateneinsatz steigert die Prozessqualität erheblich.

### Future for FRA

Potenzial für eine noch höhere Produktivität der Kapazitäten steckt auch in einer weiteren Verbesserung der land- und luftseitigen Prozesse. Mit dem gemeinsamen Projekt „Future for FRA“ von Lufthansa, Deutscher Flugsicherung und Fraport sollen Prozesse auf dem Vorfeld verbessert werden. Dazu gehören Innovationen bei Anflug- und Landeverfahren, die Verbesserung des Rollverkehrs auf dem Vorfeld und ein gemeinsames Pünktlichkeitsmanagement. Die Erfolge dieser inzwischen fünf Jahre andauernden Zusammenarbeit haben auch dazu beigetragen, die Rekordwerte im Verkehrsaufkommen 2005 trotz des begrenzten Raums reibungslos und mit einer hohen Pünktlichkeit zu erreichen. Die Abläufe vor und in den Terminals werden im Rahmen des gemeinsamen Projekts „Terminal Partners“ – neben Fraport gehören insbesondere Lufthansa und die Bundespolizei dazu – optimiert.

## Organisation

Am 1. Juni 2005 sind Neuerungen in der Organisationsstruktur von Fraport in Kraft getreten. Sie zielen vor allem darauf ab, das Unternehmen noch effizienter zu strukturieren und die direkte operative Führung durch den Vorstand zu stärken.

Zu diesem Zweck wurden in einem ersten Schritt die Strategischen Geschäftsbereiche, in denen das operative Geschäft am Flughafen Frankfurt organisiert ist, jeweils einem Vorstand direkt zugeordnet: Der Strategische Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ gehört nun zum Ressort des Vorstandsvorsitzenden und wird von einem Bereichsvorstand geleitet. Das „Handels- und Vermietungsmanagement“, geleitet von einem Generalbevollmächtigten, liegt in der Verantwortung des Vorstands Arbeitsdirektor. Der neu geschaffene Strategische Geschäftsbereich „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Sicherheit“ ist dem Vorstandsrressort Infrastruktur und Rechtsangelegenheiten zugeordnet. In dem neuen Bereich sind der ehemalige „Flug- und Terminalbetrieb“ und der Zentralbereich „Ausbauprogramm Flughafen“ aufgegangen. Ihm stehen zwei Generalbevollmächtigte vor. Der Servicebereich „Immobilien und Facility Management“ wird seit dem 1. Juli 2005 ebenfalls von einem Generalbevollmächtigten gesteuert. Der Bereich ist dem Ressort des Finanzvorstands zugeordnet.

Zudem wurde der Vorstand auf vier Mitglieder verkleinert.

### Fraport-Aufbauorganisation seit dem 1. August 2005 \*



\* Ohne Stabsstellen.

## Geschäftsentwicklung 2005

### Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs

#### Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

##### Anhaltend positive Weltkonjunktur

Für die Weltwirtschaft war 2005 erneut ein gutes Jahr, nach Berechnungen der DekaBank wuchs sie um 4,4 %<sup>14</sup>. Der Welthandel lag mit einem Plus von 7,3 %<sup>15</sup> erneut über dem langfristigen Durchschnittswachstum. Die Dynamik der Weltkonjunktur begünstigte die Luftverkehrsbranche und als internationale Luftverkehrsdrehscheibe profitierte davon auch der Frankfurter Flughafen.

Belastet war die Weltwirtschaft durch hohe Rohstoffpreise. Für den Anstieg ursächlich waren die stark gestiegene Nachfrage aus Teilen Asiens und mehrere Umweltkatastrophen (Tsunami, Wirbelstürme und Erdbeben). Besonders deutlich waren die Preissprünge beim Rohöl: Im Jahresdurchschnitt ging der Weltmarktpreis je Barrel (Brent-Öl) von 38 US-\$ im Jahr 2004 auf 54 US-\$<sup>16</sup> nach oben. Die meisten Fluggesellschaften reagierten hierauf mit einem Treibstoffzuschlag auf die Ticketpreise. Im vergangenen Jahr hatte der Zuschlag keine sichtbare negative Auswirkung auf das Passagierwachstum.

Viele Rohstoff exportierende Länder profitierten von den zusätzlichen Einnahmen, insgesamt wirkten sich die höheren Einkaufspreise aber in der zweiten Jahreshälfte bremsend auf Welthandels- und Industriewachstum aus. Die Arbeitsgemeinschaft deutscher wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsinstitute<sup>17</sup> schätzt den Kaufkraftentzug durch die gestiegenen Energiekosten in den großen Industrieländern von 2003 bis 2005 auf rund 1,5 % des Bruttoinlandsprodukts.

Trotz dieses Effekts nahm das Bruttoinlandsprodukt Chinas nach Schätzungen der DekaBank im Jahr 2005 um rund 9,4 % zu, in Indien lag es um 7,3 % über dem Vorjahreswert. Positiv entwickelte sich die Konjunktur ferner in Japan (2,6 %) und den meisten anderen asiatischen Ländern sowie in Lateinamerika (4,1 %) und vielen Volkswirtschaften Mittel- und Osteuropas (5,2 %). Die US-Konjunktur zeigte mit einem Plus um 3,5 % ebenfalls ein robustes Wachstum. Vom überdurchschnittlichen Wachstum in diesen Regionen profitiert auch der Flughafen Frankfurt als internationales Drehkreuz.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel		
Reale Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %	2004	2005
Deutschland	1,6	0,9
Euro-Zone	2,1	1,4
EU 25	2,4	1,7
Mittel- und Osteuropa	7,5	5,2
USA	4,2	3,5
Japan	2,7	2,6
China	9,5	9,4
Indien	7,2	7,3
Welt	5,1	4,4
Welthandel	10,5	7,3

Quelle: Deutsche Bank, Januar 2006 sowie OECD für Welthandel und DekaBank für Mittel-/Osteuropa

<sup>14</sup> DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand Januar 2006.

<sup>15</sup> OECD Economic Outlook No. 78, Stand November 2005.

<sup>16</sup> DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand Januar 2006.

<sup>17</sup> Herbstgutachten: Stand Oktober 2005.

Nach der leichten Erholung im Vorjahr (+ 1,6 %) nahm das deutsche Bruttoinlandsprodukt<sup>18</sup> im Jahr 2005 nur noch um 0,9 % zu. Die deutschen Exporteure konnten ihre Ausfuhren 2005 insgesamt um 6,2 % steigern, die Importe nahmen um 5,0 % zu. Allerdings blieb die Konsumnachfrage angesichts rückläufiger Nettohaushaltseinkommen, einer hohen Sparquote und steigender Arbeitslosigkeit erneut unter Vorjahresniveau.<sup>19</sup>

In der Euro-Zone spiegelt sich die gute Weltwirtschaftslage jedoch kaum wider: Das Wachstum in dieser Region betrug lediglich 1,4 %<sup>20</sup>; in den 25 Staaten der erweiterten Europäischen Union erreichte der Zuwachs 1,7 %<sup>21</sup>. Als Netto-Importeur der stark verteuerten Rohstoffe waren gerade diese beiden Ländergruppierungen besonders von dem Preisanstieg betroffen.

### Gesellschaftspolitische Rahmenbedingungen

Der Luftverkehr ist für Deutschland ein entscheidender Wettbewerbsfaktor. Er bindet die deutschen Absatz- und Beschaffungsmärkte an die Weltwirtschaft an, schafft Anreize für technische Weiterentwicklung und sorgt so für sichere Arbeitsplätze.

Der deutsche Luftverkehrsstandort ist jedoch beeinträchtigt durch hohe Kosten, internationale Konkurrenz insbesondere aus England und Frankreich sowie durch regionale Subventionspolitik. Diese Rahmenbedingungen der Branche müssen so verändert werden, dass die Standortkosten der Beteiligten deutlich sinken. Die Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ hat dies zum Ziel. Hier engagieren sich gemeinsam Fraport, Lufthansa, der Flughafen München und die DFS Deutsche Flugsicherung für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und die damit verbundenen Arbeitsplätze.

Zusammen mit Bund und Ländern hat die Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ einen Masterplan zur bedarfsgerechten Weiterentwicklung der Flughafen-Infrastruktur entwickelt. Er beinhaltet den Ausbau zentraler Verkehrsdrehscheiben und die Koordination von Aus- und Neubauprojekten durch den Bund vor dem Hintergrund nachhaltiger Rentabilität und einer integrierten Standortpolitik. Zusätzlich wird die deutsche Interessenvertretung in den europäischen Institutionen verstärkt und die Zusammenarbeit zwischen Luftverkehrswirtschaft, Politik, Verwaltung und Verbänden vertieft. In Bezug auf die Luftsicherheit liegt der Fokus auf Kostenreduktion durch Prozessinnovationen und die Harmonisierung internationaler Sicherheitsstandards.

Im Rahmen der allgemeinen Liberalisierung der europäischen Luftfahrt leistet die geplante Privatisierung der DFS einen weiteren Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft.

### Entwicklung des Luftverkehrs

#### Polarisierung im Luftverkehrsmarkt setzt sich fort

Die Neigung der Kunden, statt klassischer Flug-Pauschalangebote vermehrt bei den so genannten „Low-Cost“-Airlines zu buchen, trug auch 2005 zu der seit einigen Jahren zu beobachtenden Polarisierung des Luftverkehrsmarkts bei. Auf der einen Seite stehen große Fluggesellschaften und Luftverkehrsallianzen wie Lufthansa und Star Alliance, die ein weltumspannendes Streckennetz anbieten, auf der anderen Seite haben sich die Billigflieger auf kürzere Direktverbindungen spezialisiert.

#### Dynamisches Wachstum

Nach Schätzungen der IATA<sup>22</sup> (International Air Transport Association) nahm das Passagieraufkommen des internationalen Linienverkehrs im Jahr 2005 weltweit um 6,7 % zu, die internationale Luftfrachttonnage stieg um 6,8 %. Im Trend folgte der Luftverkehr damit dem im Vorjahresvergleich etwas schwächeren Wachstum der Weltwirtschaft, er bleibt jedoch einer der dynamischen Wirtschaftszweige.

<sup>18</sup> Statistisches Bundesamt, 12. Januar 2006.

<sup>19</sup> Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Dezember 2005.

<sup>20</sup> OECD, November 2005.

<sup>21</sup> DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand Januar 2006.

<sup>22</sup> International Air Transport Association, Stand Oktober 2005.

In Deutschland verzeichnete der Passagierverkehr im Berichtsjahr mit 6,3 %<sup>23</sup> erneut eine über dem langfristigen Wachstumspfad liegende Steigerungsrate. Wachstumstreiber waren neben dem „Low-Cost“-Segment im Europaverkehr die zusätzlich zum Hub Frankfurt platzierten Interkontinentalangebote auch auf einigen anderen deutschen Flughäfen. Dagegen legte das Verkehrsaufkommen im Inland nur mäßig zu, trotz der Angebotssteigerungen von Low-Cost-Airlines auch auf innerdeutschen Strecken.

Das Luftfrachtwachstum auf deutschen Flughäfen lag im Berichtsjahr mit plus 8,9 %<sup>23</sup> über dem Weltniveau.

### Entwicklung der Konzern-Flughäfen

Der Hub Frankfurt ist mit seiner zentralen geografischen Lage, einem großen Einzugsgebiet und der in Frankfurt beheimateten Lufthansa gut positioniert. Er wird von mehr internationalen Airlines angefliegen und hat mehr direkte Verbindungen in alle Welt als jeder andere europäische Hub. Damit partizipierte er auch 2005 von der anhaltenden Wachstumsdynamik des Luftverkehrs. Der Low-Cost-Markt wird überwiegend ab Frankfurt-Hahn, einem auf dieses Marktsegment spezialisierten Konzern-Flughafen, bedient.

Die Verkehrszahlen des Jahres 2005 des Fraport-Konzerns außerhalb Frankfurts sind geprägt vom Rückgang des Passagieraufkommens in dem von uns betriebenen Terminal in Antalya, der aus der Eröffnung eines konkurrierenden Terminals resultierte. Das Fluggastaufkommen ging insgesamt um 6,4 % auf 72,1 Mio Passagiere zurück. Ohne Antalya hätte der Konzern ein deutliches Plus von 3,8 % erzielt. Mit dem Flughafen Frankfurt-Hahn und zunehmend auch mit Hannover profitierte der Konzern vom anhaltenden Boom im Low-Cost-Markt. Die umgeschlagene Cargo-Menge nahm im Konzern um 7,6 % auf 2,4 Mio t zu.

### Verkehrszahlen Fraport-Konzern

in Mio €	Passagiere <sup>1</sup>		Cargo (Fracht + Post) in t <sup>2</sup>		Bewegungen	
	2005	Veränd. zu 2004 in %	2005	Veränd. zu 2004 in %	2005	Veränd. zu 2004 in %
	Frankfurt Main	52.219.412	2,2	1.963.142	6,7	490.147
Frankfurt-Hahn	3.075.561	11,9	101.196	53,1	37.283	18,4
Hannover	5.637.382	7,4	16.379	3,9	88.936	4,1
Saarbrücken	486.230	5,7	55	25,1	14.202	3,2
Antalya <sup>3</sup>	5.058.012	-59,2	n. a.	n. a.	32.929	-55,5
Lima <sup>4</sup>	5.662.288	11,6	177.062	3,2	73.284	1,3
Konzern	72.138.885	-6,4	2.257.833	7,9	736.781	-2,4

<sup>1</sup> Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

<sup>2</sup> Nur gewerblicher Verkehr an + ab.

<sup>3</sup> Nur Internationales Terminal mit Fraport-Beteiligung.

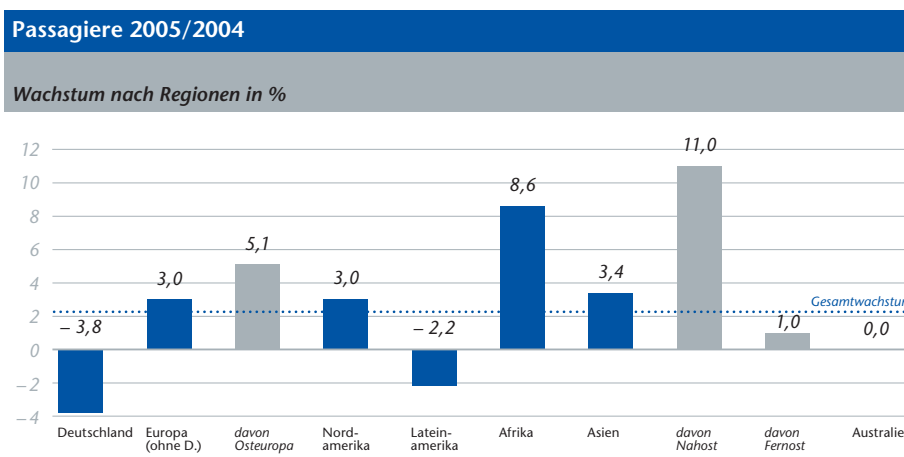
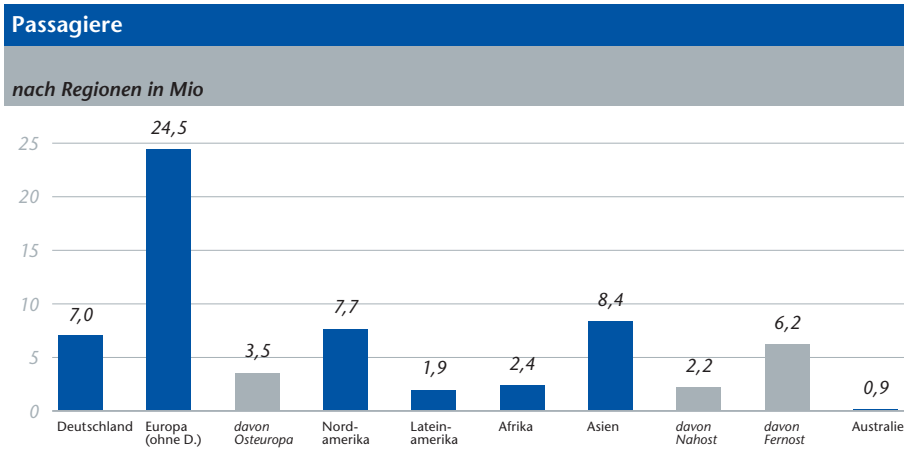
<sup>4</sup> Eigene Angaben Lima.

Quelle: ACI-Meldungen

Insgesamt nutzten rund 52,2 Mio Fluggäste den Frankfurter Flughafen, das ist ein Plus von 2,2 % gegenüber dem Vorjahr. Das Wachstum wurde ausschließlich vom internationalen Verkehr getragen, hier stieg das Fluggastaufkommen um 3,1 %, darunter der Interkontinentalverkehr um 3,3 %. Mit einem Plus von 3,4 % entwickelte sich der Asienverkehr erneut überdurchschnittlich: China, Indien und Taiwan, aber auch der Nahe Osten, zeigten die größten Steigerungen. Zweistellige Zuwachsraten wurden auf einigen osteuropäischen Routen, zum Beispiel nach Russland, Lettland, Estland oder Rumänien sowie nach Süd- und Zentralafrika erzielt. Auf den Inlandsstrecken flogen 3,7 % weniger Passagiere. Dazu trug unter anderem unser strategisches Konzept der Intermodalität bei: Gemeinsam mit der Lufthansa und der Deutschen Bahn streben wir die Verlagerung von Kurzstrecken-

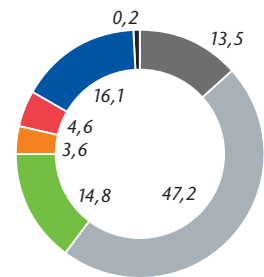
<sup>23</sup> Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Januar 2006.





### Passagiere

Anteile nach Regionen in %



- Inland
- Europa (ohne Deutschland)
- Nordamerika
- Lateinamerika
- Afrika
- Asien
- Australien

Quelle: Fraport AG

flügen auf die Schiene an. Der Umsteigeranteil in Frankfurt legte insgesamt leicht auf rund 54 % zu. Dabei profitierte Frankfurt davon, dass die Star Alliance mehr Verkehr aus dem Ausland über den Verkehrsknotenpunkt Frankfurt leitete.

2005 lag Frankfurt bei den Passagierzahlen auf Platz drei der europäischen Flughäfen, nach London-Heathrow und Paris-Charles de Gaulle. Im internationalen Vergleich belegte der Frankfurter Flughafen Platz acht.<sup>24</sup>

#### Passagiere 2005 an den Standorten außerhalb Frankfurts

Am Low-Cost-Flughafen **Frankfurt-Hahn** nahm die Zahl der Fluggäste um 11,9 % auf 3,1 Mio zu. Unser Hauptkunde in Frankfurt-Hahn, Ryanair, stationierte ein weiteres Flugzeug und steigerte die Anzahl von Flugzielen und Frequenzen nochmals deutlich. Neue Verkehre von Wizz Air und Iceland Express ergänzten das Angebot.

Der Flughafen **Hannover-Langenhagen** zählt zu den wichtigsten deutschen Ferienflughäfen und zieht seit 2003 ebenfalls vermehrt Low-Cost-Verkehr an. Er profitierte von der Belebung der Urlaubsreisen und verzeichnete im Berichtsjahr einen Anstieg der Passagierzahlen um 7,4 % auf 5,6 Mio.

Auch in **Saarbrücken** stieg das Passagieraufkommen um 5,7 % auf 0,5 Mio.

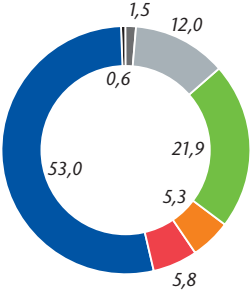
In **Antalya** war ein kräftiger Einbruch der Passagierzahlen zu verzeichnen: Nach Eröffnung eines neuen Terminals im April 2005, an dem Fraport nicht beteiligt ist, wurde der Verkehr von der türkischen Flughafen-Behörde auf beide Terminals aufgeteilt, worauf die Passagierzahlen in dem von uns betriebenen Terminal um 7,4 Mio oder 59,2 % auf 5,1 Mio Passagiere zurückgingen.

<sup>24</sup> Airports Council International (ACI), Januar 2006, kumulativ Januar bis Oktober 2005.

In **Lima** erwiesen sich sowohl der internationale als auch der inländische Passagierverkehr gleichermaßen als Wachstumsträger. Dabei führte der boomende Urlaubsverkehr auch zu einem deutlichen Anstieg des Umsteigerverkehrs. Mit 5,7 Mio Fluggästen im Jahr 2005 wurde der Vorjahreswert wiederum zweistellig um 11,6 % übertroffen.

**Luftfracht**

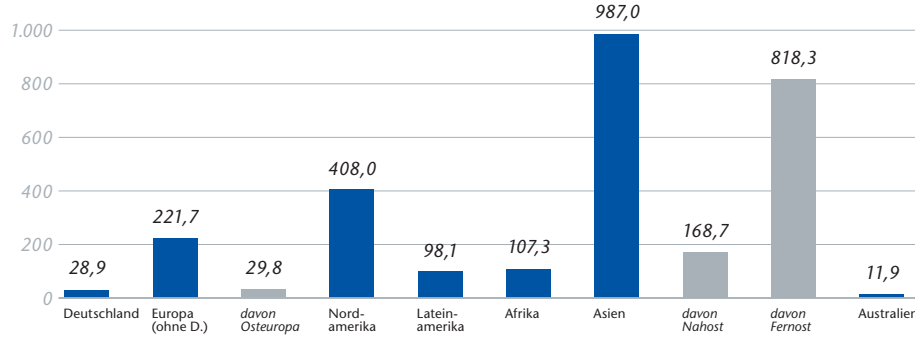
Anteile nach Regionen in %



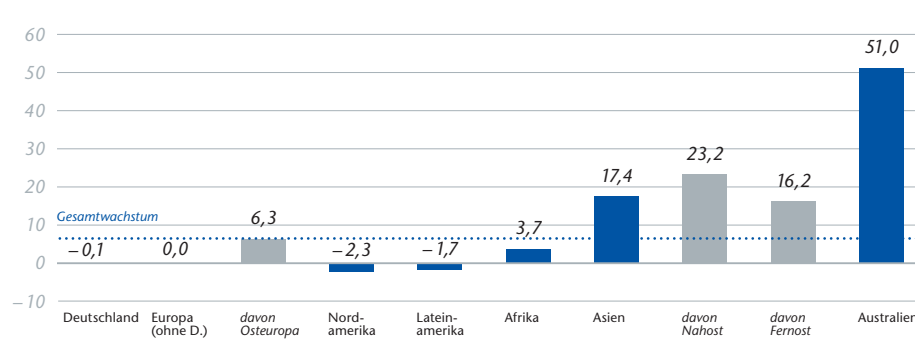
- Inland
- Europa (ohne Deutschland)
- Nordamerika
- Lateinamerika
- Afrika
- Asien
- Australien

Quelle: Fraport AG

**Luftfracht**  
Tonnage nach Regionen in Tsd t



**Luftfracht 2005/2004**  
Wachstum nach Regionen in %



Die anhaltende Expansion der Weltwirtschaft, ein steigender deutscher Außenhandel sowie eine deutliche Kapazitätssteigerung im Frachtverkehr begünstigten das Cargo-Aufkommen (Fracht + Post) vor allem an den Flughäfen Frankfurt und Frankfurt-Hahn.

In **Frankfurt** wurde – trotz rückläufigem Nachtpostaufkommen – in 2005 mit 1.963,1 Tsd t mehr Cargo (Fracht + Post) umgeschlagen als je zuvor. Die umgeschlagene Luftfrachttonnage nahm sogar um 8,2 % auf rund 1.864,6 Tsd t zu und entwickelte sich damit stärker als die Zuwachsraten im Weltluftverkehr insgesamt. Am 13. November wurde mit 8.132 t Luftfracht ein historischer Tagesspitzenwert erzielt.

Insbesondere von und nach Asien (+17 %) wurde mehr Luftfracht transportiert; der Aufkommensanteil nahm in Frankfurt von 49 % auf 53 % zu. Leicht rückläufig war dagegen der auf Nordamerikarouten transportierte Anteil, für das Europaaufkommen stagnierte er.

**Luftfracht 2005 am Flughafen Frankfurt-Hahn**

In Frankfurt-Hahn stieg das geflogene Cargo-Aufkommen um 53,1 % auf über 100 Tsd t. Der Zuwachs wurde mit einer Aufstockung von Kapazitäten und Frequenzen durch bereits ansässige Frachtdienstleister und neue Frachtflüge im Auftrag der British Airways World Cargo bis Oktober 2005 erzielt. Im Winter 2005 wechselten die British-Airways-Dienste allerdings wieder nach Frankfurt.

### Flugzeugbewegungen

Analog zur Entwicklung im Passagierverkehr schlägt sich auch bei den Flugbewegungen die Eröffnung des konkurrierenden Terminals in Antalya negativ auf die Konzern-Werte nieder. Ohne diesen Sondereffekt hätten konzernweit die Bewegungen um 3,4 % zugenommen, inklusive dieses Effekts ergibt sich ein Rückgang um 2,4 %. Die Frachterflüge wuchsen in Frankfurt mit 15,9 % sowie am Flughafen Frankfurt-Hahn mit 43,2 % überproportional zu den Gesamtbewegungen.

### Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Der Fraport-Konzern steigerte seine Ergebnisse auch im Geschäftsjahr 2005: Das EBITDA nahm um 6,1 % auf 547,5 Mio € zu, der Konzern-Jahresüberschuss lag mit 161,5 Mio € um 17,4 % über dem Vorjahreswert. Zu dieser Entwicklung haben die Umsatzentwicklung und das strikte Kostenmanagement einen wesentlichen Beitrag geleistet.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung			
	2004 in Mio €	2005 in Mio €	Veränderung in %
Umsatz	1.998,1	2.089,8	4,6
EBITDA	516,2	547,5	6,1
EBIT	281,1	311,6	10,9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	265,1	290,4	9,5
Konzern-Jahresüberschuss	137,6	161,5	17,4
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss	136,4	161,2	18,2

Die **Umsatzerlöse** nahmen im Geschäftsjahr 2005 um 4,6 % auf 2.089,8 Mio € zu. Vor allem die Verkehrsentgelte am Standort Frankfurt profitierten von einer Steigerung des Luftverkehrsaufkommens. Die Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen verzeichneten ebenfalls einen Anstieg, der zum Teil auf die positive Verkehrsentwicklung zurückzuführen war. Zudem wirkten sich die kontinuierliche Verschärfung der Sicherheitsvorkehrungen an europäischen Flughäfen und die Geschäftsausweitung der ICTS Europe positiv auf den Umsatz aus. Auch das Parkraummanagement und das Retail-Geschäft konnten am Standort Frankfurt verkehrsbedingt zulegen, wohingegen die Umsatzerlöse aus dem Real-Estate-Geschäft durch die Umstellung von umsatzabhängigen Gestattungsentgelten – insbesondere solche von Mineralölgesellschaften – auf kostenbezogene Nutzungsentgelte deutlich zurückgingen.

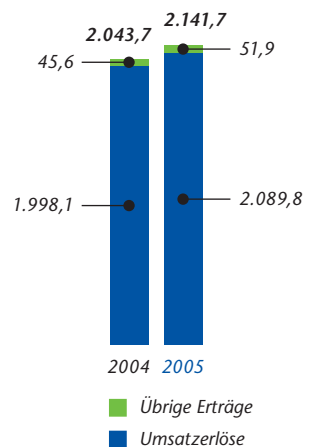
Von den Konzern-Standorten außerhalb Frankfurts erzielten Frankfurt-Hahn verkehrsbedingt sowie die TCR International durch eine erfolgreiche Geschäftsausweitung deutlich höhere Umsätze. Am Standort Antalya sanken die Umsatzerlöse aufgrund des erheblichen Rückgangs der Passagierzahlen nach der Eröffnung des konkurrierenden Terminals.

Die **übrigen Erträge** stiegen um 13,8 % auf 51,9 Mio €. Dies ging im Wesentlichen auf die Steigerung der **sonstigen betrieblichen Erträge** um 7,4 Mio € auf 31,2 Mio € durch die Auflösung von Rückstellungen zurück. Die **aktivierten Eigenleistungen**, die im Wesentlichen für Ausbauplanung und Terminalmodernisierung in Frankfurt anfielen, sanken leicht um 1,2 Mio € auf 20,6 Mio €.

Der **operative Aufwand** nahm um 4,4 % auf 1.594,2 Mio € zu und stieg im Vergleich zum Umsatz leicht unterproportional. Die durch gesunkenes Passagieraufkommen geringeren Umsatzabgaben am Standort Antalya wurden durch andere Effekte überkompensiert. So stiegen die Aufwendungen in Frankfurt verkehrsbedingt sowie aufgrund der Ausgründung des Rechenzentrumsbetriebs. Letzteres hat allerdings nur eine Verschiebung der Erlös- und Kostenstruktur zur Folge und ist insgesamt ergebnisneutral. Zu Mehraufwand kam es auch verkehrsbedingt am Standort Frankfurt-Hahn und durch die gesteigerte Geschäftstätigkeit der TCR.

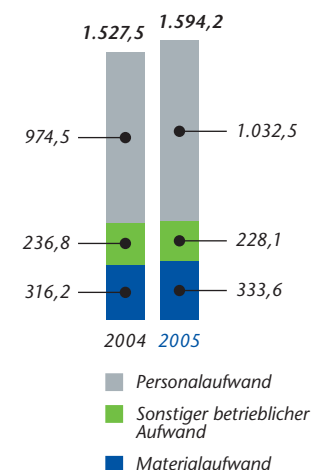
### Umsatz und Gesamtleistung

in Mio €



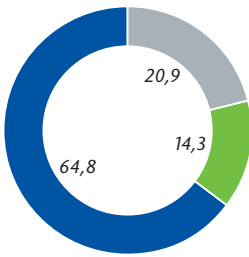
### Operativer Aufwand

in Mio €



**Operativer Aufwand**

Anteile in %



- Materialaufwand  
333,6 Mio €
- Sonstiger betrieblicher Aufwand  
228,1 Mio €
- Personalaufwand  
1.032,5 Mio €

**EBITDA und EBITDA-Marge**

in Mio €



Der **Personalaufwand** ist der größte Kostenblock im operativen Aufwand, 2005 hatte er einen Anteil von 64,8 %. Vor allem aufgrund des Anstiegs der Mitarbeiterzahl nahm er um 6,0 % auf 1.032,5 Mio € zu. Der Fraport-Konzern beschäftigte im Berichtsjahr durchschnittlich 25.781 Mitarbeiter; das entspricht einem Zuwachs um 6,6 % beziehungsweise um 1.599 Beschäftigte. Allein bei der ICTS Europe wurden durchschnittlich 13 % beziehungsweise 1.246 Personen mehr als im Jahr 2004 eingesetzt. Zudem wirkten eine BAT-Tariferhöhung am Standort Frankfurt um 1 % ab Mai 2004 sowie Einmalzahlungen in 2005 aufwandserhöhend. Die Konzern-Personalaufwandsquote, bezogen auf den Umsatz, stieg um 0,6 Prozentpunkte auf 49,4 %.

Das **EBITDA** nahm in der Folge um 6,1 % auf 547,5 Mio € zu. Die **EBITDA-Marge** verbesserte sich von 25,8 % auf 26,2 %.

Die **Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen** lagen mit 235,9 Mio € geringfügig über Vorjahreswert.

Das **EBIT** (Betriebsergebnis) stieg mit einem Plus von 10,9 % auf 311,6 Mio €. Die **EBIT-Marge** verbesserte sich um 0,8 Prozentpunkte auf 14,9 %.

Das **Finanzergebnis** von -21,2 Mio € lag um 5,2 Mio €<sup>25</sup> unter dem Vorjahreswert. Die **Erträge aus Beteiligungen** sanken um 7,4 Mio € auf 6,3 Mio €. Mit 8,2 Mio € lag das **Ergebnis at equity** um 6,4 Mio € über dem Vorjahr, zum größten Teil aufgrund der Zuschreibung auf die Anteile an der Portway Handling wegen des Verkaufs der Anteile im Januar 2006.

Die **Wertminderungen auf Finanzanlagen** sind im Wesentlichen bedingt durch eine im Vorjahr vorgenommene Wertberichtigung auf ein Darlehen an die Tradeport Hong Kong Ltd., Hongkong, um 4,6 Mio € auf 1,3 Mio € zurückgegangen. Das **sonstige Finanzergebnis** sank um 8,8 Mio €<sup>25</sup> auf -11,3 Mio €, insbesondere durch die negative Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens und einem geringeren Währungsergebnis aus der US-\$-Langfristfinanzierung für Antalya.

Das **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** erreichte 290,4 Mio €, damit übertraf es den Vorjahreswert um 9,5 %. Bei einer gesunkenen Steuerquote von 46,8 auf 43,4 % aufgrund der steueroptimierten Anlagestrategie stieg der **Konzern-Jahresüberschuss** um 17,4 % auf 161,5 Mio €. Das auf den gewichteten Jahresdurchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien berechnete **Ergebnis pro Aktie** (unverwässert) nahm von 1,51 € auf 1,78 € zu.

Der Jahresüberschuss der Fraport AG (HGB) betrug im Berichtsjahr 192,6 Mio €. Nach Einstellung von 110,5 Mio € aus dem Jahresüberschuss in die Gewinnrücklagen ergab sich ein **Bilanzgewinn** von 82,1 Mio €.

Wir werden deswegen der Hauptversammlung 2006 die Ausschüttung von rund 82,1 Mio € vorschlagen. Damit läge die **Dividende** bei 90 Cent pro Aktie, die Ausschüttungsquote bezogen auf den Konzern-Jahresüberschuss wiederum bei 50,8 %. Für das Geschäftsjahr 2004 waren 75 Cent pro Aktie beziehungsweise 49,9 % des Konzern-Jahresüberschusses ausgezahlt worden.

Ergebniskennzahlen Fraport AG (HGB)			
	2004 in Mio €	2005 in Mio €	Veränderung in %
EBITDA	457,2	485,6	6,2
EBIT	288,9	310,5	7,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	260,2	318,3	22,3
Jahresüberschuss	137,0	192,6	40,6

<sup>25</sup> Die Vorjahresdaten wurden angepasst, zur näheren Erläuterung siehe Anhang.

## Segmentberichterstattung

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

Die Strategischen Geschäftsbereiche der Fraport AG in Frankfurt – Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Sicherheit; Handels- und Vermietungsmanagement und Bodenverkehrsdienste – sind den Segmenten Aviation, Retail & Properties und Ground Handling eindeutig zugeordnet. Zudem umfassen diese Segmente Beteiligungsunternehmen, die in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind. Die internen Servicebereiche Informations- und Kommunikationsdienstleistungen sowie Immobilien- und Facility Management sind dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Alle Beteiligungsunternehmen außerhalb Frankfurts sind dem Zentralbereich Akquisitionen und Beteiligungen der Fraport AG zugeordnet, beziehungsweise im Segment „External Activities“ ausgewiesen und werden zentral gesteuert. Das gilt auch für drei Gesellschaften mit Sitz in Frankfurt, die nach Art ihrer Geschäftstätigkeit keinem der anderen Segmente zugehören.

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

Das Konzern-Segment Aviation steuerte mit rund 33 % den größten Teil zum Konzern-Umsatz bei, gefolgt von Ground Handling mit 30 %, External Activities mit 19 % und Retail & Properties mit rund 18 %. Diese Anteile blieben gegenüber den vergleichbaren Vorjahreswerten nahezu unverändert.

Das ergebnisstärkste Segment Retail & Properties trug zirka 53 % zum Konzern-EBITDA bei. Das Segment Aviation steigerte seinen Beitrag zum Konzern-EBITDA um einen Prozentpunkt auf rund 29 %, Ground Handling steuerte 14 % und damit 4 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr bei. Das Segment External Activities hatte einen Anteil von 4 %, was einer Verringerung um 2 Prozentpunkte entspricht.

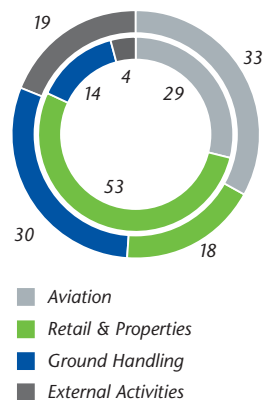
### Aviation

Das Konzern-Segment Aviation verantwortet den Flug- und Terminalbetrieb sowie die Flughafen- und Luftsicherheit am Standort Frankfurt. Zudem fällt der geplante Flughafen-Ausbau in seine Zuständigkeit.

Aviation			
	2004 in Mio €	2005 in Mio €	Veränderung in %
Umsatzerlöse	626,2	688,9	10,0
EBITDA	144,8	158,1	9,2
EBIT	90,8	94,2	3,7
Mitarbeiter	3.311	3.508	5,9

Im Jahr 2005 erzielte Aviation einen Anstieg der **Umsatzerlöse** gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 10,0 % auf 688,9 Mio €. Die Flughafen-Entgelte – das sind Passagier-, Lande- und Start-, Sicherheits- sowie Abstellentgelte in Frankfurt – lagen um 34,5 Mio € über dem Vorjahr. Grund für den Anstieg war die positive Verkehrsentwicklung und eine Erhöhung der Passagierentgelte um durchschnittlich 2,6 % im Jahr 2005. Durch die Räumung der US-Air Base Mitte Oktober 2005 und die damit verbundene Einstellung der Militärflüge lagen die Erlöse aus Militärverkehr unter denen des Vorjahres. Die Umsätze aus Sicherheitsdienstleistungen nahmen deutlich zu, sie stiegen um 22,5 % auf 141,1 Mio €. Ausschlaggebend dafür war eine weitere deutliche Verschärfung der Sicherheitsauflagen.

**Anteile der Segmente**  
am Konzern-Umsatz (außen)  
und EBITDA (innen) in %



## Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt

	2004	2005	Veränderung in % <sup>1</sup>
Passagiere (Mio)	51,1	52,2	2,2
Cargo (Tsd Tonnen) <sup>2</sup>	1.839,1	1.963,1	6,7
Flugzeugbewegungen (Tsd) <sup>3</sup>	477,5	490,1	2,7
Höchststartgewichte (Tsd Tonnen) <sup>3</sup>	27.229,6	28.160,3	3,4

<sup>1</sup> Veränderungsdaten basieren auf nicht gerundeten Zahlen.

<sup>2</sup> Fracht + Post, ohne Transit.

<sup>3</sup> Ohne Militärflüge.

Der **operative Aufwand** lag deutlich über dem Vorjahreswert. Hier schlug sich besonders ein erhöhter Bedarf an Sicherheitspersonal nieder, der überwiegend von der Einzelgesellschaft FIS gestellt wurde, daneben wirkten sich auch Instandhaltungsmaßnahmen für die Terminalmodernisierungen und Flugbetriebsflächen aufwandserhöhend aus. Aufgrund der gestiegenen Mitarbeiterzahl und einer Tarifierhöhung stieg der Personalaufwand im Vergleich zum Vorjahr um 5,7 % auf 178,9 Mio € an.

Das Segment-**EBITDA** stieg in der Folge um 9,2 % auf 158,1 Mio € an. Ein höherer Abschreibungsaufwand ließ das EBIT unterproportional um 3,7 % auf 94,2 Mio € ansteigen.

## Retail &amp; Properties

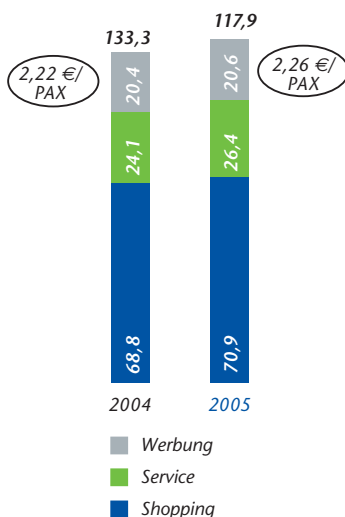
Die Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraummanagement, Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt sowie der CargoCity Süd sind im Konzern-Segment Retail & Properties abgebildet.

## Retail &amp; Properties

	2004 in Mio €	2005 in Mio €	Veränderung in %
Umsatzerlöse	373,9	374,0	0,0
EBITDA	285,8	292,1	2,2
EBIT	174,5	182,2	4,4
Mitarbeiter	3.050	2.996	-1,8

## Retail-Erlöse

in Mio €



Der **Umsatz** des Segments blieb mit 374,0 Mio € auf Vorjahresniveau. Die Umsätze aus dem Parkraummanagement lagen aufgrund des erhöhten Passagieraufkommens über denen des Jahres 2005, ebenso die Umsätze aus dem Retail-Geschäft. Trotz des zeitweise durch Terminalumbau und -modernisierung reduzierten Angebots an Shopping-Flächen konnte die Kennzahl „Retail-Erlöse je Passagier“ von 2,22 €<sup>26</sup> auf 2,26 € gesteigert werden. Gemessen am Vorjahr gingen die Umsatzerlöse aus dem Real-Estate-Geschäft deutlich zurück. Hauptursache war die Umstellung von umsatzabhängigen Gestattungsentgelten – insbesondere solche von Mineralölgesellschaften – auf kostenbezogene Nutzungsentgelte.

Der **operative Aufwand** stieg im Berichtszeitraum vor allem aufgrund der Ausgründung des Rechenzentrumsbetriebs, was allerdings nur eine Verschiebung der Erlös- und Kostenstruktur zur Folge hat und insgesamt ergebnisneutral ist.

Das **EBITDA** nahm um 2,2 % auf 292,1 Mio € zu. Durch eine Abnahme der Abschreibungen, insbesondere bedingt durch den teilweisen Wegfall außerplanmäßiger Abschreibungen aus dem Jahr 2004, nahm das **EBIT** überproportional um 4,4 % auf 182,2 Mio € zu.

<sup>26</sup> Der Umsatzausweis der Werbung hat sich gegenüber 2004 geändert. Unter Berücksichtigung der Anpassung ergäbe sich für das Vorjahr eine Vergleichszahl von 2,18 €.

### Ground Handling

Im Segment Ground Handling sind Bodenverkehrsdienste wie Flugzeugabfertigung, Passagier- und Frachtservices, die Infrastruktur der Bodenverkehrsdienste sowie die am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Beteiligungen gebündelt.

Ground Handling			
	2004 in Mio €	2005 in Mio €	Veränderung in %
Umsatzerlöse	608,1	632,1	3,9
EBITDA	53,3	74,9	40,5
EBIT	31,1	52,1	67,5
Mitarbeiter	7.042	7.111	1,0

Der **Umsatzanstieg** im Segment Ground Handling um 3,9 % auf 632,1 Mio € spiegelt im Wesentlichen das Verkehrswachstum am Flughafen Frankfurt wider. Sowohl Infrastruktur- als auch Bodenverkehrsdienstentgelte sind eng gekoppelt an die Entwicklung der Höchststartgewichte (MTOW = Maximum Take-off Weights), die sich aus Zahl und Größe der in Frankfurt abgefertigten Flugzeuge ergeben. Diese Umsatzzuwächse glichen Einbußen aus dem leichten Marktanteilsverlust um 0,2 Prozentpunkte auf 88,6 % mehr als aus.

Der Personalaufwand – die größte Position im **operativen Aufwand** dieses personalintensiven Segments – stieg verkehrsbedingt leicht an. Bei weiterhin hoher Qualität der Dienstleistungen konnte die Produktivität gesteigert werden. Das deutlich höhere Verkehrsaufkommen konnte mit einer geringfügig höheren Zahl von Beschäftigten bewältigt werden. Die Maßnahmen zur Effizienzsteigerung waren also weiterhin erfolgreich.

Das Verkehrswachstum und die Steigerung der Produktivität begründen den Anstieg des Segment-**EBITDA** um 21,6 Mio € auf 74,9 Mio €. Das **EBIT** stieg um 21,0 Mio € beziehungsweise 67,5 % auf 52,1 Mio €.

### External Activities

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

External Activities			
	2004 in Mio €	2005 in Mio €	Veränderung in %
Umsatzerlöse	389,9	394,8	1,3
EBITDA	32,3	22,4	-30,7
EBIT	-15,3	-16,9	-10,5
Mitarbeiter	10.779	12.166	12,9

Der **Umsatzanstieg** im Segment External Activities um 1,3 % auf 394,8 Mio € setzt sich aus verschiedenen gegenläufigen Sachverhalten zusammen. Am Standort Antalya sanken die Umsatzerlöse aus Flughafen-Entgelten aufgrund des erheblichen Rückgangs der Passagierzahlen in dem von Fraport betriebenen Terminal durch die Eröffnung eines konkurrierenden Terminals. Diese Umsatzeinbußen wurden durch positive Entwicklungen bei anderen Beteiligungen überkompensiert: Bei der ICTS Europe durch die Zunahme der Sicherheitsleistungen, beim Standort Frankfurt-Hahn verkehrsbedingt und bei TCR durch die Steigerung des Vermietungsgeschäfts.

Die Expansion im Sicherheitsgeschäft war der wichtigste Grund für den Anstieg des **operativen Aufwands**. ICTS Europe setzte im Berichtsjahr durchschnittlich 1.246 beziehungsweise 13 % mehr Mitarbeiter ein als im Vorjahr. Trotz geschäftsbedingter Steigerung des Sachaufwands am Standort Hahn und bei der TCR sank der Sachaufwand insgesamt aufgrund geringerer Umsatzabgaben am Standort Antalya.

Das **EBITDA** verschlechterte sich um 9,9 Mio € auf 22,4 Mio €. Da der Abschreibungsaufwand – vor allem aufgrund des Wegfalls von planmäßigen Goodwill-Abschreibungen bei der ICTS – deutlich zurückging, sank das EBIT nur um 1,6 Mio € auf – 16,9 Mio €.

Aus dem externen Geschäft resultierten zusätzlich zu dem Ergebnis des Segments External Activities **Beteiligungserträge** und ein Teil des **Ergebnis at equity**. Diese Positionen sind im Konzern-Finanzergebnis ausgewiesen. Im Jahr 2005 beliefen sie sich auf 6,3 Mio € beziehungsweise 8,2 Mio €.

### Beteiligungen

Der Fraport-Konzern-Kreis umfasst rund 100 Gesellschaften im In- und Ausland.

Die Internationalisierung bedeutet zusätzliche Chancen für Fraport: Wir partizipieren an wachstumsstarken Märkten und verringern die Abhängigkeit vom Standort Frankfurt. Mit internationaler Präsenz stärken wir auch die Bindung zu den weltweit agierenden Fluggesellschaften, die in Frankfurt unsere Kunden sind. Unser Fokus für Engagements außerhalb Frankfurts liegt in den Bereichen Flughafen-Management, Ground Handling und Aviation Security.

Die im Folgenden beschriebenen Flughafen-Beteiligungen, BOT-Projekte (Build, Operate, Transfer), sonstigen Gesellschaften und Kooperationen sind von besonderer strategischer Bedeutung und beeinflussen die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Die Zahlen in nachfolgender Darstellung beruhen auf den Abschlüssen der einzelnen Gesellschaften vor Einbezug in den Konsolidierungskreis.

#### Einbezogene Konzern-Gesellschaften

Am Flughafen **Frankfurt-Hahn** hielten wir bis zum Ende des Berichtsjahrs 2004 73,07 % der Anteile. Im ersten Halbjahr 2005 wurde das Eigenkapital der Gesellschaft erhöht. Die Kapitalerhöhung erfolgt in fünf jährlichen Tranchen. Im Zuge dessen wurde das Land Hessen Gesellschafter und erwarb 17,5 % der Anteile. Die Anteile der Gesellschafter Fraport AG und Rheinland-Pfalz liegen nun bei 65,0 % beziehungsweise 17,5 %. Strategisch ist der ehemalige Militärflughafen im Hunsrück ausgerichtet auf den Low-Cost-Markt sowie das Charter- und Cargo-Geschäft. Hauptkunde im Passagiertransport ist die irische Fluggesellschaft Ryanair. Sie fliegt inzwischen 29 Ziele ab Frankfurt-Hahn an. Neben Wizzair bietet seit Mai 2005 nun auch Iceland Express regelmäßige Flüge ab Frankfurt-Hahn an.

Mit 3,1 Mio Fluggästen nahm die Passagierzahl gegenüber 2004 um 11,9 % zu. Hohe Zuwachsraten verzeichnete die Luftfracht: Die geflogene Cargo-Menge erhöhte sich um 53,1 % auf knapp 100 Tsd t.

Der Umsatz in Frankfurt-Hahn erhöhte sich gegenüber 2004 um 24,7 % auf 36,9 Mio €, der Verlust auf EBITDA-Basis konnte wegen des deutlich unterproportionalen Anstiegs des operativen Aufwands auf –2,4 Mio € reduziert werden.

Der **Flughafen Saarbrücken**, an dessen Betreibergesellschaft wir 51,0 % halten, ist der kleinste Airport in unserem Portfolio. Der Flughafen wickelt vor allem Passagierverkehr im Pauschalreisesektor ab. Die Zahl der Passagiere stieg gegenüber 2004 um 5,7 % auf 0,5 Mio. Der Umsatz stieg um 6,2 % auf 10,3 Mio €, das EBITDA sank von 0,8 Mio € im Vorjahr auf 0,6 Mio € in 2005.

Im türkischen **Antalya** waren wir an der Betreibergesellschaft des internationalen Terminals (Antalya Havalimanı Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi) mit 50 % beteiligt. Zusätzlich hielten wir 30 % der Dividendenrechte. Im Juli vereinbarten wir mit unserem türkischen Partner, Bayindir, unsere Anteile an der Betreibergesellschaft von 50 % auf 100 % zu erhöhen. Seit Oktober 2005 wird die Betreibergesellschaft innerhalb des Fraport-Konzerns zu 100 % konsolidiert.



Im April hat in Antalya ein zweites, konkurrierendes Terminal eröffnet, was in dem von uns betriebenen zu einem erheblichen Rückgang der Passagierzahlen führte. Insgesamt wurden 5,1 Mio Passagiere verzeichnet, das sind 59,2 % weniger als im Vorjahr. Der Umsatz lag mit 52,6 Mio € signifikant unter dem Vorjahr (2004: 124,0 Mio €). Dennoch konnte ein positives EBITDA in Höhe von 20,0 Mio € erzielt werden (2004: 67,7 Mio €).

Unsere 100-prozentige Tochtergesellschaft **ICTS Europe Holdings B. V.** baute ihr Geschäft und damit ihre Marktführerschaft im Jahr 2005 weiter aus. Der ICTS-Konzern (ICTS Europe) arbeitet mit rund 40 Tochtergesellschaften weltweit auf mehr als 50 Flughäfen, von Lissabon bis Athen, von Oslo bis Rom. Zu den Kunden zählen unter anderem American Airlines, Delta, Continental, US Airways und Northwest Airways sowie die Flughäfen Athen, Paris-Charles de Gaulle und Amsterdam-Schiphol. Tätigkeitsschwerpunkt der ICTS Europe ist das Geschäftsfeld Luftsicherheit. Zudem entwickelt sie integrierte Sicherheitskonzepte und bietet ihr Know-how auch außerhalb der Luftfahrtbranche an, zum Beispiel in der Schifffahrt.

Mit zusätzlichen Aufträgen, zum Beispiel in den Niederlanden, Griechenland, Deutschland, Spanien und Großbritannien sowie einer Ausweitung bestehender Verträge steigerte die ICTS Europe ihre Umsatzerlöse gegenüber 2004 um 13,4 % auf 341,8 Mio € deutlich. Das EBITDA lag bei 23,1 Mio € und damit um 2,7 % über dem Vorjahreswert.

Die 100-prozentige Tochter **Fraport Ground Services Austria GmbH** (FGS Austria, im Vorjahr **VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH**) ist auf dem Flughafen Wien tätig. Die Gesellschaft bietet Flugzeugabfertigung, Gepäck- und Passagierservices an. Der Umsatz nahm um 6,8 % auf 11,0 Mio € zu, das EBITDA sank von 0,9 Mio € auf 0,5 Mio €.

Die 50-prozentige Tochter **TCR** bietet die Vermietung von Bodenverkehrsdienstgeräten an Flughäfen in den Ländern Belgien, Großbritannien, Frankreich und den Niederlanden an. Im Geschäftsjahr 2005 konnte TCR den Umsatz um 23,2 % auf 48,9 Mio € und das EBITDA um 29,5 % auf 18,9 Mio € steigern.

Unsere 2004 gegründete Tochtergesellschaft **Fraport Ground Services USA, Inc.** in Jacksonville, Florida, wird die Geschäftstätigkeit zu Beginn des Jahres 2006 einstellen. Die Leistungen werden von einem amerikanischen Unternehmen weitergeführt.

Das internationale Beteiligungsgeschäft zeigt vermehrt die Notwendigkeit von innovativen Finanzierungsstrukturen. Aus diesem Grund hat die Fraport AG zusammen mit ihrer Tochtergesellschaft **Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH** die **Fraport Malta Ltd.**, Malta, gegründet.

In unserer Unternehmensstrategie ist das Ziel festgeschrieben, die Wachstumspotenziale zu nutzen, die der Flughafen Frankfurt als erstklassiger Handels- und Immobilienstandort hat. Im Jahr 2005 haben wir zu diesem Zweck die **Fraport Immobilienservice und -entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG**, Flörsheim am Main, gegründet. Sie soll im weitesten Sinne mit der Entwicklung neuer Gewerbeflächen sowohl innerhalb wie auch außerhalb des Flughafen-Geländes befasst sein.

#### **Beteiligungsgesellschaften at equity**

An der Betreibergesellschaft des **Flughafens Hannover** ist Fraport mit 30,0 % beteiligt. Der Flughafen ist Heimatbasis der Hapag-Lloyd Flug GmbH und seit 2003 auch des Low-Cost-Carriers Hapag-Lloyd Express GmbH. Hannover verzeichnete steigende Verkehrsmengen, nicht zuletzt im Low-Cost-Segment. Die Zahl der Passagiere stieg gegenüber 2004 um 7,4 % auf 5,6 Mio. Der Umsatz lag mit 133,6 Mio € um 3,6 % über dem Vorjahr, das EBITDA blieb mit 31,4 Mio € auf dem Vorjahresniveau.

An der Gesellschaft **Lima Airport Partners S. R. L. (LAP)**, die den Flughafen Jorge Chavez in Lima, Peru, ausbaut, modernisiert und betreibt, hat Fraport eine Beteiligung in Höhe von 42,75 %. LAP verfügt über eine 30-jährige Betriebskonzession, die optional um weitere zehn Jahre verlängert werden kann. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl der Fluggäste um 11,6 % auf 5,7 Mio. Das Passagierwachstum resultierte aus dem internationalen Verkehr, dessen Entwicklung die Erholung in der Tourismusbranche und die zunehmende Bedeutung des peruanischen Flughafens widerspiegelt. Der Umsatz nahm um 18,6 % auf 72,1 Mio € zu, das EBITDA lag mit 16,3 Mio € um 30,4 % über dem Vorjahr. Derzeit verhandeln wir über die Möglichkeit einer Mehrheitsbeteiligung.

#### **Übrige Beteiligungsgesellschaften**

In Spanien sind wir über die 20-prozentige Beteiligung **Ineuropa Handling U. T. E.** auf sechs Flughäfen aktiv. Die Konzessionen laufen Mitte 2006 aus. In Portugal waren wir mit 40 % an der **Portway-Handling de Portugal S. A.** beteiligt. Die Anteile haben wir im Januar 2006 verkauft.

Wir sind seit Februar 2005 in der Managementverantwortung für den Flughafen **Cairo International Airport** vor Ort tätig. Der Vertrag läuft über acht Jahre ohne Kapitalbeteiligung an der ägyptischen Flughafen-Gesellschaft und ohne Investitionsverpflichtungen in die dortige Flughafen-Infrastruktur.

Im März des Jahres 2005 hat Fraport mit der **gedas deutschland GmbH**, Berlin, die Gesellschaft **gedas operational services GmbH & Co. KG** gegründet. Beide Partner übernahmen jeweils 50 % der Kapitalanteile. Das Unternehmen ist für das Rechenzentrum, den Service Desk und das Netzwerk am Flughafen Frankfurt zuständig, die bis dahin unternehmensintern betrieben wurden. Nach IFRS wird diese Personenhandelsgesellschaft unter sonstigen Ausleihungen bilanziert.

#### **Akquisitionsprojekte**

Fraport hat sich im Geschäftsjahr 2005 an mehreren Ausschreibungen für das Management und den Betrieb von Flughäfen beteiligt.

Unser Angebot für die bulgarischen Flughäfen Varna und Burgas wurde von der Ausschreibungsbehörde als das zweitbeste bewertet. Gegen das Ausschreibungsverfahren wurde jedoch Einspruch erhoben. Nach der Entscheidung des obersten Gerichts in Bulgarien am 27. Januar 2006 wurde der Höchstbietende disqualifiziert und die Konzessionsvergabe an den Ministerrat zurückgegeben. Mit einer Entscheidung wird bis März 2006 gerechnet.

Am 31. Januar 2006 haben wir als Teil eines Konsortiums den Zuschlag für den mindestens 30-jährigen Betrieb des internationalen Flughafens von Delhi gewonnen.

## **Vermögens- und Finanzlage**

### *Investitionen*

Die Investitionen des Fraport-Konzerns sind im Berichtsjahr um 403,0 Mio € auf 682,4 Mio € gestiegen. Davon entfielen 441,0 Mio € auf Investitionen in Sachanlagen, 11,4 Mio € auf immaterielle Vermögenswerte und 230,0 Mio € auf Finanzanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien.

Auf den Standort Frankfurt entfiel mit 334,9 Mio € der größte Teil der **Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte**. Für die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals einschließlich deren brandschutztechnischer Ausstattung sind 112,3 Mio € aufgewendet worden. In die Ertüchtigung der Flugbetriebsflächen – mit dem Schwerpunkt Erneuerung der Start- und Landebahn Nord – flossen 21,8 Mio €.

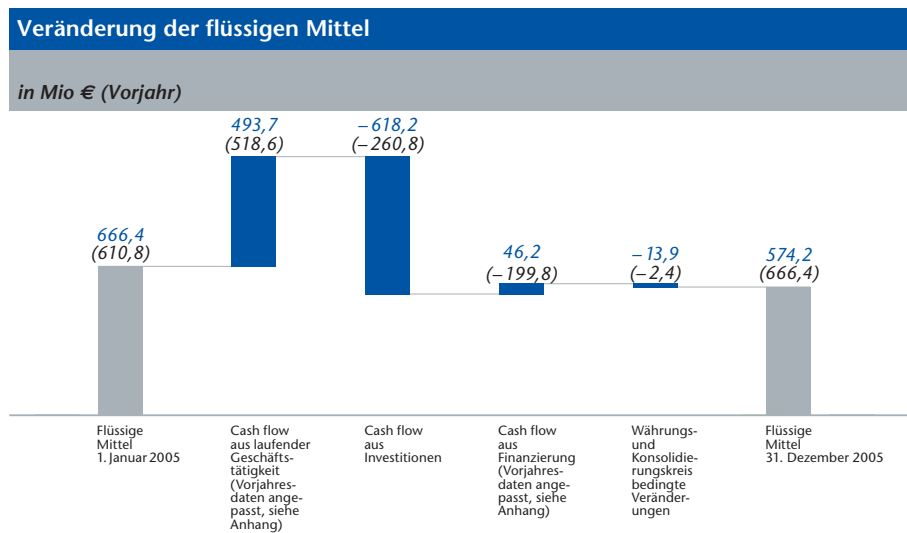
Leistungen im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren und Maßnahmen, mit denen die technischen Voraussetzungen für den geplanten Flughafen-Ausbau geschaffen werden, beanspruchten 94,5 Mio €. Zugänge in Höhe von 32,8 Mio € entfielen auf **als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien**; diese beinhalten den Erwerb zweier Grundstücke, die wir in den kommenden Jahren gewerblich entwickeln wollen.

Am Standort Frankfurt-Hahn wurden 36,2 Mio € in Sachanlagen investiert, vor allem für den Ausbau der Landebahn- und Vorfeldflächen sowie der Terminals. Auf die S.A. TCR International N.V., Brüssel, entfielen weitere 8,6 Mio €, im Wesentlichen für Ground-Handling-Gerät.

Die Investitionen in **Beteiligungen at equity und andere Finanzanlagen** erhöhten sich um 154,9 Mio € auf 197,2 Mio €. Ursache waren im Wesentlichen erhöhte Investitionen in Wertpapiere und Ausleihungen, insbesondere durch Umschichtung kurzfristiger Anlagen in strukturierte Anlageprodukte, deren Laufzeit mit den geplanten Investitionen für den Flughafen-Ausbau korrespondiert.

### Kapitalflussrechnung

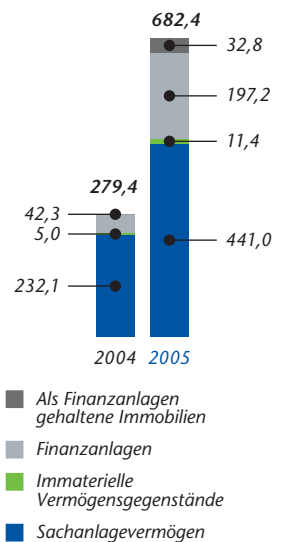
Der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit** von 493,7 Mio € resultierte aus den Mittelzuflüssen des betrieblichen Bereichs von 653,5 Mio € (im Vorjahr 632,9 Mio €<sup>27</sup>). Dem standen im Wesentlichen Mittelabflüsse für Ertragssteuern in Höhe von 143,0 Mio € sowie aus dem finanziellen Bereich von 16,8 Mio € gegenüber. Hier überstieg der Saldo aus gezahlten und erhaltenen Zinsen die erhaltenen Dividendenzahlungen.



Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** betrug 618,2 Mio € und lag um 357,4 Mio € über dem Vorjahreswert. Höhere Mittelabflüsse waren vor allem für Investitionen in Sachanlagen (426,1 Mio € in 2005 vs. 232,1 Mio € in 2004) und sonstige Finanzinvestitionen (191,7 Mio € in 2005 vs. 36,4 Mio € in 2004<sup>27</sup>) zu verzeichnen. Die Investitionserhöhung in Sachanlagen betraf insbesondere den Ausbau des Flughafens Frankfurt und die Modernisierung und Erweiterung der Terminalanlagen. Die Erhöhung der Finanzinvestitionen resultiert im Wesentlichen aus Investitionen in Wertpapiere und Ausleihungen im Rahmen des Asset Management.

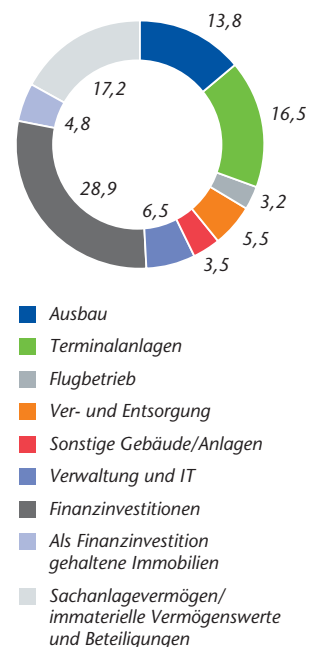
### Investitionen

in Mio €



### Investitionen

nach Bereichen in %



<sup>27</sup> Die Vorjahresdaten wurden angepasst, zur näheren Erläuterung siehe Anhang.

Demgegenüber wurden im Berichtsjahr mit 32,0 Mio € höhere Erlöse aus Anlagenabgängen als im Vorjahr realisiert. Des Weiteren ergaben sich Mittelabflüsse insbesondere durch den Kauf von Grundstücken.

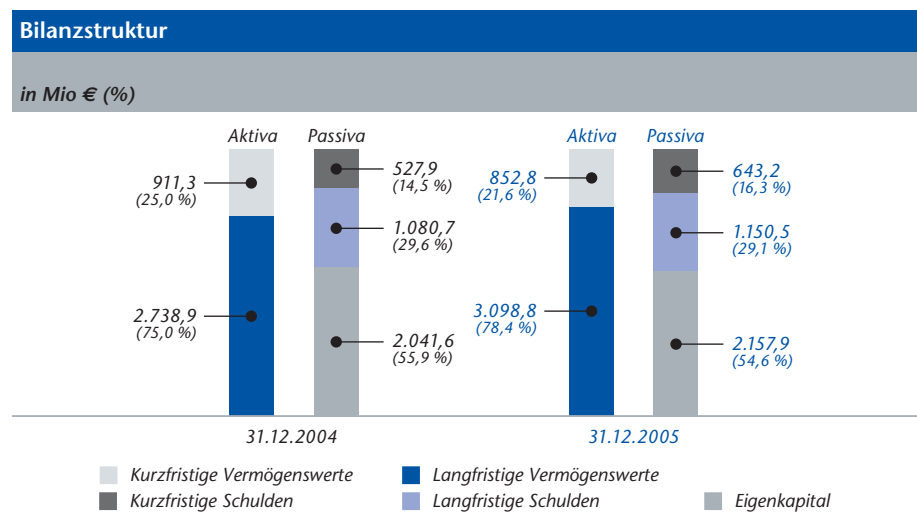
Die freien, dem Unternehmen zur Verfügung stehenden Mittel (**Free Cash flow**) ergeben sich als Saldo aus dem Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit, den Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen und Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien. Sie nahmen um 256,0 Mio € auf 25,5 Mio € ab.

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** war im Berichtsjahr mit 46,2 Mio € positiv. Im Vorjahr ergab sich aufgrund der Rückzahlung von Finanzschulden ein Mittelabfluss von 199,8 Mio €.

Dem Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit standen die Verringerung des operativen Cash flows und die höheren Abflüsse für Investitionen gegenüber. Demzufolge nahm der **Finanzmittelbestand** in der Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2005 um 92,2 Mio € auf 574,2 Mio € ab.

### Bilanzstruktur

Gemäß IAS 1 ist die Bilanz des Fraport-Konzerns nach Fristigkeit gegliedert. Die Umstellung ist im Anhang erläutert und die Zahlen des Vorjahres wurden angepasst.



Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2004 um 8,3 % auf 3.951,6 Mio €. Die **langfristigen Vermögenswerte** nahmen um 13,1 % auf 3.098,8 Mio € zu. Dies ist im Wesentlichen auf die zusätzlichen Investitionen in den Ausbau sowie die Grundstücks- und Immobilienkäufe am Standort Frankfurt zurückzuführen. Ferner wurden Baumaßnahmen am Standort Frankfurt-Hahn getätigt. Darüber hinaus fand im Rahmen des Asset Managements eine Umschichtung zwischen den lang- und kurzfristigen Vermögenswerten statt, was im Wesentlichen zu dem Rückgang der **kurzfristigen Vermögenswerte** um 6,4 % auf 852,8 Mio € beigetragen hat.

Die **Eigenkapitalquote**<sup>28</sup> betrug zum 31. Dezember 2005 52,5 % und war damit im Vergleich mit dem Bilanzstichtag 2004 nahezu stabil. Die **langfristigen und kurzfristigen Schulden** nahmen um 11,5 %<sup>29</sup> auf 1.793,7 Mio € zu. Dies ist insbesondere auf die durch verstärkte Bau- und Investitionstätigkeit gestiegenen Kreditaufnahmen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen.

Die **Netto-Finanzschulden** beliefen sich zum 31. Dezember 2005 auf 188,3 Mio €. Zum Bilanzstichtag 2004 hatten die Zahlungsmittel die Finanzschulden noch um 5,7 Mio € überstiegen. Diese Entwicklung resultiert aus der gleichzeitigen Erhöhung der lang- und kurzfristigen **Finanzschulden** von 660,7 Mio € auf 762,5 Mio € sowie Reduzierung der Zahlungsmittel von 666,4 Mio € auf 574,2 Mio € im Berichtszeitraum.

Bilanzielle Kennzahlen <sup>1</sup>			
		31.12.2004	31.12.2005
Finanzvermögen (2004)/ Netto-Finanzschulden (2005) (Finanzschulden – Liquide Mittel)	Mio €	5,7	188,3
Gearing (Netto-Finanzschulden/Eigenkapital <sup>2</sup> )	%	–	9,1
Verschuldungsgrad (Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme)	%	–	4,8
Dynamischer Verschuldungsgrad (Netto-Finanzschulden/Cash flow <sup>3</sup> )	%	–	38,1
Working Capital (Kurzfristige Vermögenswerte – Verbindlichkeit aus Lieferung und Leistungen – sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten)	Mio €	699,2	571,7
Anlagendeckung (Eigenkapital <sup>2</sup> /Anlagevermögen)	%	74,1	67,6

<sup>1</sup> Die Vorjahresdaten wurden teilweise angepasst, zur näheren Erläuterung siehe Anhang.

<sup>2</sup> Ohne die (vorgesehene) Dividende.

<sup>3</sup> Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit.

<sup>28</sup> Eigenkapital vor Minderheitsanteilen und der zur Ausschüttung vorgesehenen Dividende.

<sup>29</sup> Die Vorjahresdaten wurden angepasst, zur näheren Erläuterung siehe Anhang.

## Aktie und Investor Relations

- *Fraport-Aktie schlägt erneut DAX und MDAX.*
- *Aktie in den Dow-Jones-Stoxx-600-Index aufgenommen.*
- *Geschäftsbericht belegt im Manager-Magazin-Wettbewerb den vierten Platz unter den MDAX-Unternehmen.*

Ein steter Anstieg des Deutschen Aktien-Index (DAX) und eine Hausse auf dem Rohstoffmarkt haben die Entwicklung am deutschen Aktienmarkt im Jahr 2005 geprägt.

Seit Jahresbeginn legte der DAX um 27,1 % zu und erreichte mit 5.458,6 Punkten zeitweise den höchsten Stand seit April 2002. Der MDAX erreichte sogar ein Rekordhoch.

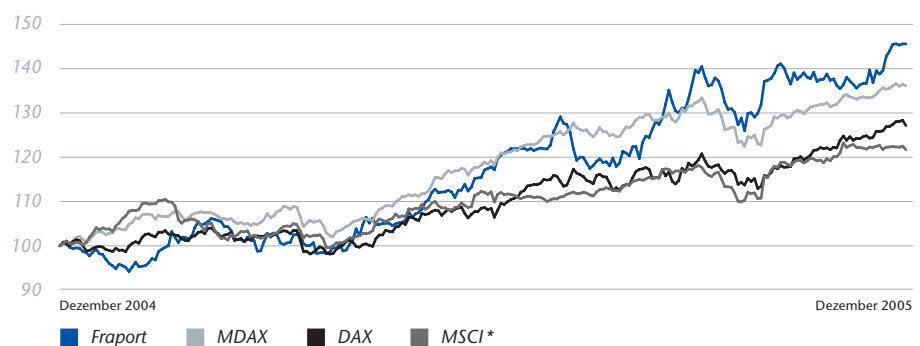
Der Kurs der Fraport-Aktie notierte Ende 2005 bei 44,90 €. Anleger, die das gesamte Jahr in Fraport investiert waren, erzielten in 2005 eine Gesamtertragsrendite von 45,4 %. Mit dieser Performance übertraf das Papier den DAX um 18,3 Prozentpunkte, den MDAX um 9,4 Prozentpunkte und den MSCI-Branchenindex um 23,8 Prozentpunkte.

Die Marktkapitalisierung betrug am Jahresende 4.089 Mio €. Dies bedeutet, dass das Vermögen der Aktionäre um 1.248 Mio € zugenommen hat. Durchschnittlich sind im Berichtszeitraum 106.898 Aktien je Börsentag gehandelt worden.

In 2005 hat sich die Volatilität der Fraport-Aktie verringert, das historische Beta im Vergleich zum MDAX lag bei 0,68 gegenüber 0,70 im Vorjahr. Ein Wert kleiner als 1,00 bedeutet, dass Fraport weniger stark auf Schwankungen des Gesamtmarkts reagiert.

### Kursentwicklung

seit dem 30. Dezember 2004, auf 100 indiziert



\*MSCI Europe Transportation Infrastructure.

Die Fraport-Aktie ist im MDAX, dem Index der Deutschen Börse für mittelgroße Unternehmen, im Prime Standard, dem Qualitätssegment der Frankfurter Wertpapierbörse sowie im FTSE World Europe und FTSE EuroMid gelistet.

Am 19. Dezember 2005 wurde die Aktie der Fraport AG in den Dow-Jones-Stoxx-600-Index und den entsprechenden Branchenindex, Industrial Goods & Services, aufgenommen. Dieser Index ist eine wichtige Benchmark für viele institutionelle Anleger. Damit wird die Aktie auch für weitere Investorenkreise interessant, beispielsweise für Indexfonds. Gleichzeitig bilden unter anderem der FTSE All-World Developed Index und der Stoxx-600 den Auswahlkorb für die wichtigsten Nachhaltigkeitsindizes FTSE4Good und Dow-Jones-Sustainability-Index. Fraport wird sich 2006 erstmals um eine Aufnahme bewerben.

### Kennzahlen zur Fraport-Aktie

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

		2004	2005
Grundkapital Fraport AG (nach IFRS)	in Mio €	905,2	910,8
Anzahl Aktien gesamt zum 31.12.	Stück	90.638.708	91.192.355
Anzahl Aktien im Umlauf <sup>1</sup> zum 31.12.	Stück	90.515.040	91.078.430
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresschlusskurs	in €	31,39	44,90
Höchstkurs <sup>2</sup>	in €	31,39	44,90
Tiefstkurs <sup>3</sup>	in €	22,20	29,59
Jahresperformance <sup>4</sup>	in %	40,3	45,4
Beta relativ zum MDAX		0,70	0,68
Marktkapitalisierung <sup>5</sup>	in Mio €	2.841	4.089
Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag	in Stück	102.563	106.898
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	1,51	1,78
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	1,48	1,75
Kurs-Gewinn-Verhältnis <sup>6</sup>		20,8	25,2
Dividende je Aktie <sup>7</sup>	in €	0,75	0,90
Ausschüttungssumme	in Mio €	68,0	82,1
Dividendenrendite zum 31.12. <sup>8</sup>	in %	2,4	2,0

<sup>1</sup> Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.

<sup>2</sup> Schlusskurs am 30. Dezember 2004 beziehungsweise 30. Dezember 2005.

<sup>3</sup> Schlusskurs am 18. Mai 2004 beziehungsweise 31. Januar 2005.

<sup>4</sup> Prozentuale Steigerung der Gesamterträge im Berichtszeitraum.

<sup>5</sup> Jahresschlusskurs multipliziert mit Anzahl der Aktien im Umlauf am Bilanzstichtag.

<sup>6</sup> Bezogen auf den Jahresschlusskurs.

<sup>7</sup> Vorgeschlagene Dividende (2005).

<sup>8</sup> Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs.

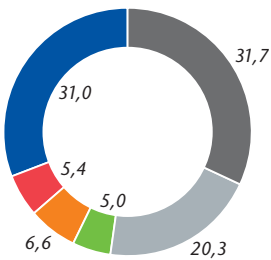
### Aktionärsstruktur

In den ersten drei Quartalen des Jahres 2005 veränderte sich die Aktionärsstruktur gegenüber dem Vorjahr kaum. Größte Einzelaktionäre waren nach wie vor das Land Hessen, gefolgt von den Stadtwerken Frankfurt am Main und der Bundesrepublik Deutschland. Der Streubesitz, einschließlich der eigenen und der von den Mitarbeitern gehaltenen Anteile, entsprach einem Anteil von 29,8 %.

Am 26. Oktober 2005 hat der Bund seinen Anteil von 18,16 % in zwei Tranchen bei Finanzinvestoren platziert. 11,58 % wurden im Rahmen eines Accelerated Bookbuildings direkt verkauft, wodurch sich der Freefloat unmittelbar auf 41,4 % erhöhte. Die zweite Tranche stellt eine Kombination aus Kaufoptionen und einer Umtauschanleihe mit einer Laufzeit von 17 Monaten dar. Die Käufer dieser Tranche haben das Recht, im März 2007 die restlichen 6,58 % der Bundesaktien zu übernehmen.

**Aktionärsstruktur**

zum 31. Dezember 2005 in %



Am 28. Oktober 2005 gab die Deutsche Lufthansa AG bekannt, dass sie 4,5 Mio Aktien und damit einen Anteil von 4,95 % am gezeichneten Kapital der Fraport AG erworben habe. Am 8. November 2005 veröffentlichte Lufthansa schließlich eine Mitteilung, dass sie die Schwelle von 5,0 % überschritten habe und der Stimmrechtsanteil nun 5,01 % betrage. Der Streubesitzanteil ging durch die Lufthansa-Beteiligung von 41,4 % auf 36,4 % zurück.

Julius Bär Investment Management LLC gab am 10. Februar 2006 bekannt, am 3. November 2005 die Schwelle von 5 % mit Stimmrechtsanteilen von 5,4 % überschritten zu haben. Nach Berücksichtigung dieser Beteiligung sinkt der Streubesitzanteil von 36,4 % auf 31,0 %.

**Dividendenpolitik**

Aufsichtsrat und Vorstand der Fraport AG wollen der Hauptversammlung vorschlagen, eine Dividende von 0,90 € je Aktie zu beschließen (Vorjahr: 0,75 €). Bezogen auf den Jahresüberschuss der Fraport AG in Höhe von 192,6 Mio € (HGB) würde die Ausschüttungsquote damit bei 42,6 % liegen, bezogen auf den Konzern-Jahresüberschuss von 161,5 Mio € bei 50,8 %. Die vergleichbaren Vorjahreswerte lagen bei 49,6 % beziehungsweise 49,4 %.

**Investor Relations bei Fraport**

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

Im Jahr 2005 haben wir die Kommunikation mit Analysten und Investoren weiter intensiviert. In zahlreichen Einzelgesprächen und auf 63 Roadshows im In- und Ausland informierten wir institutionelle Investoren über die aktuelle Geschäftslage und die Zukunftsaussichten unseres Unternehmens. Hauptereignis war neben vier Conference Calls zu Quartalsergebnissen und der Hauptversammlung der Investor Day, der bereits zum dritten Mal stattfand. Institutionelle Investoren und Analysten erhielten detaillierten Einblick in unser Retail-Geschäft, das neben dem Ausbau des Flughafens Frankfurt ein erhebliches Wachstumspotenzial bietet. Die umfangreiche Dokumentation ist auch über unsere Internetseite zugänglich.

Über 1.800 Anteilseigner und Aktionärsvertreter folgten der Einladung zur vierten Hauptversammlung in die Jahrhunderthalle in Frankfurt-Höchst. Die Präsenz der Aktionäre bei der Hauptversammlung entsprach 80,15 % des Grundkapitals. Vorstand und Aufsichtsrat wurden mit nahezu 100 Prozent entlastet.

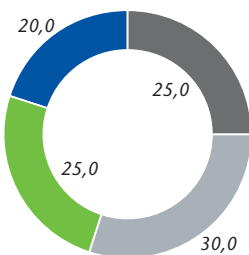
Im Jahr 2005 konnten sich auch Privatanleger, Kundenberater oder Investmentclubs im Rahmen von Vorträgen, Führungen oder Konferenzen über Fraport informieren. Auch 2006 planen wir, die intensive Kommunikation mit unseren Privataktionären fortzusetzen. Erstmals bieten wir zusätzlich zu unseren monatlichen Veröffentlichungen einen elektronischen Newsletter für Aktionäre und eine Informationsbroschüre für Flughafen-Gäste an.

Im Wettbewerb „Die besten Geschäftsberichte“ des Manager-Magazins erzielte der Fraport-Geschäftsbericht den vierten Platz unter den MDAX-Unternehmen. Die Berichte von rund 200 Unternehmen werden in diesem Wettbewerb von renommierten Wissenschaftlern und einer Experten-Jury nach Inhalt, Sprache, Darstellung und Effizienz bewertet.

Die Investor-Relations-Seiten auf unserer Website ([www.fraport.de](http://www.fraport.de)) haben wir 2005 neu strukturiert und weiterentwickelt. Dort bieten wir neben Informationen zur Aktie auch aktuelle Meldungen, Termine, Analystenempfehlungen, Informationen zur Hauptversammlung sowie Finanz- und Verkehrszahlen an. Zeitgleich mit Analysten und institutionellen Investoren können unsere Privatanleger Conference Calls im Internet verfolgen und zu jedem Veröffentlichungstermin auf umfangreiches Informationsmaterial zurückgreifen.

**Aktionärsstruktur im Streubesitz**

zum 31. Dezember 2005 in % \*



\* Eigene Einschätzung.



### Mitarbeiteraktienprogramm

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

Im Berichtszeitraum entschieden sich 5.964 Mitarbeiter für eines der angebotenen Aktienmodelle und zeichneten 126.022 neue Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von je 10,00 €. Damit stieg die Teilnehmerquote von 41,5 % im Jahr 2004 auf 47,4 %. Die Aktien sind im Mai 2005 zum Preis von 30,68 € ausgegeben worden, der sich aus dem durchschnittlichen Xetra-Schlusskurs im Zeitraum vom 11. bis zum 22. April 2005 abzüglich eines Abschlags von 1,00 € errechnete. Im Zuge dieser Transaktion ist das Grundkapital der Fraport AG um 1,3 Mio € gestiegen.

Seit Start des Mitarbeiteraktienprogramms haben Fraport-Beschäftigte damit 845.758 Aktien erworben.

## Mitarbeiter

Der Fraport-Konzern hat im abgelaufenen Geschäftsjahr durchschnittlich 25.781 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter) beschäftigt, das waren 6,6 % mehr als 2004. Im Segment Aviation waren 13,6 % aller Beschäftigten tätig, im Segment Retail & Properties 11,6 %, im Segment Ground Handling 27,6 %. Mit 47,1 % war das Segment External Activities der Bereich mit den meisten Mitarbeitern.

Mitarbeiter nach Segmenten			
	2004	2005	Veränderung in %
Aviation	3.311	3.508	5,9
Retail & Properties	3.050	2.996	-1,8
Ground Handling	7.042	7.111	1,0
External Activities	10.779	12.166	12,9
Gesamt	24.182	25.781	6,6

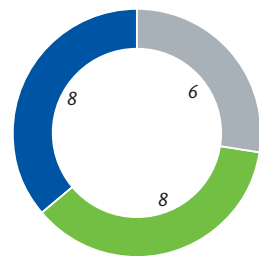
	2004	2005	Veränderung in %
Fraport-Konzern	24.182	25.781	6,6
davon in Frankfurt	15.482	16.390	5,9
Beteiligungen	11.978	13.611	13,6
davon ICTS	9.577	10.823	13,0

### Familienförderung und Chancengleichheit

Unterstützungsleistungen zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf sind Voraussetzungen dafür, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihr Potenzial entfalten können. Der Grundsatz der Chancengleichheit ist bei Fraport in einer Betriebsvereinbarung festgehalten und wird bei allen personalpolitischen Entscheidungen berücksichtigt. Mit dieser Vereinbarung soll mehr Frauen der Zugang zu Führungspositionen ermöglicht werden. Frauen wie Männern soll die Vereinbarkeit von Beruf und Familie erleichtert werden.

### Analystenempfehlungen

zum 31. Dezember 2005



- Kaufen
- Halten
- Verkaufen

Fluggi-Land, das innovative Kinderbetreuungsangebot von Fraport, erfreute sich auch im Jahr 2005 weiter wachsender Nachfrage. Inzwischen sind 17 Unternehmen an der Einrichtung beteiligt, die dem Nachwuchs von Mitarbeitern im Betreuungsnotfall an sieben Tagen in der Woche und von 6 bis 22 Uhr ein abwechslungsreiches und kindgerechtes Programm anbietet.

#### **Potenziale entwickeln**

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

Die strategische Führungskräfteentwicklung steuern wir über die „Fraport-Academy“. Potenzielle Kandidaten werden identifiziert und entsprechend gefordert und gefördert. Die Academy unterstützt darüber hinaus das Management interner Veränderungsprozesse. Außerdem bieten wir zwei berufsbegleitende MBA-Programme an (Master of Business Administration), zwischen denen die Kandidaten je nach Fortbildungsschwerpunkt wählen können. Die Fraport-Academy kooperiert hier mit zwei renommierten Business Schools, der Nottingham University Business School (UK) und der im Jahr 2005 gegründeten Duke/Goethe Business School – einer Kooperation der Duke/Fuqua School of Business Durham (USA) und der Goethe Business School in Frankfurt.

#### **Gesundheitsförderung**

Fraport sieht im Engagement für die Gesundheit der Mitarbeiter eine wichtige Aufgabe, von der beide Seiten profitieren. Gesunde Mitarbeiter fehlen seltener und tragen zu einer leistungsorientierten Unternehmenskultur bei. Daher bauen wir unser prämiertes Gesundheitsmanagement kontinuierlich aus. Auch im Jahr 2005 gewährte die AOK den bei ihr versicherten Fraport-Beschäftigten deshalb einen Beitragsbonus von 1,2 % auf den Kassenbeitrag. Die Einsparung von insgesamt 2,2 Mio € kam gleichermaßen den Mitarbeitern wie dem Unternehmen zugute.

#### **Die Ideen unserer Mitarbeiter sind uns willkommen**

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

#### **Vergütungssysteme**

Als Mitglied des Kommunalen Arbeitgeberverbands Hessen wendet die Fraport AG die Tarifverträge des öffentlichen Dienstes an. Darüber hinaus haben wir mit dem Betriebsrat eine Reihe von Betriebsvereinbarungen geschlossen, die Tarifleistungen ergänzen.

Mit Wirkung zum 1. Oktober 2005 trat der Tarifvertrag öffentlicher Dienst (TVöD) in Kraft. Der Umstieg von den 40 Jahre alten Tarifwerken BAT und BMT-G zum gemeinsamen TVöD verlief bei Fraport dank intensiver Vorarbeiten reibungslos.

Das neue Tarifrecht trägt den steigenden Anforderungen wettbewerbs- und erfolgsorientierter Unternehmen Rechnung. Es bietet größere Spielräume bei der flexiblen Gestaltung von Arbeitszeiten, was ein maßgeblicher Faktor für effizientere Prozesse und, damit verbunden, für Kosteneinsparungen ist. Zudem ermöglicht der TVöD eine stärker leistungsorientierte Vergütung. Dazu tragen Komponenten wie Leistungszulagen und -prämien, die Möglichkeit, leistungsbezogene Höhergruppierungen vorzunehmen sowie die so genannte Führung auf Probe bei.

Leistungsorientierte Vergütungsbestandteile wurden bei Fraport bereits im Jahr 2001 mit der Betriebsvereinbarung „Leistung, Erfolg, Anerkennung“ (LEA) eingeführt. Diese Betriebsvereinbarung wurde zum Jahresende 2005 gekündigt. Für das Jahr 2006 haben Unternehmensleitung und Betriebsrat auf Basis der bisherigen Bedingungen eine Übergangslösung

vereinbart. Dabei wird berücksichtigt, dass im TVöD ab dem Jahr 2007 zum monatlichen Tabellenentgelt ein tarifliches Leistungsentgelt eingeführt wird. Für diese variable und leistungsorientierte Bezahlungskomponente wird das Unternehmen jährlich eine garantierte Summe von mindestens einem Prozent der Jahresentgeltsumme aller Tarifbeschäftigten zur Verfügung stellen. Dafür wurde im TvöD das Weihnachtsgeld gekürzt.

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

#### **Betriebliche Altersvorsorge**

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

## **Corporate Responsibility**

Wir leben in einer hoch arbeitsteiligen Welt, in der Mobilität von Menschen und Gütern eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg ist. Aufgabe von Fraport als Flughafen-Betreiber ist es, mit einem marktgerechten Angebot diese Mobilität zu gewährleisten. Die langen Investitionszyklen erfordern eine Unternehmensführung auf nachhaltiger Basis. Erster Aspekt dieser Bestrebungen war unser Engagement im Umweltschutz. Heute ist Nachhaltigkeit auch in anderen Bereichen verankert, so in der Personal- und Sozialpolitik, der Unternehmensführung und dem Umgang mit unseren Nachbarn in der Rhein-Main-Region. Fraport ist ein Corporate Citizen, ein verantwortungsbewusster Teil der Gesellschaft.

#### **Ehrliche Kommunikation ist gelebte Corporate Responsibility**

Den Schwerpunkt im aktiven Dialog mit allen Interessensgruppen innerhalb und außerhalb des Unternehmens stellt derzeit die Diskussion um den Flughafen-Ausbau dar. Wir sind bereit für einen offenen und ergebnisorientierten Meinungs austausch, gerade mit kritischen Partnern.

#### **Unser Umweltmanagementsystem ist geprüft und validiert**

Seit 1999 verfügt Fraport über ein Umweltmanagementsystem. Als Flughafen-Betreiber sind wir uns unserer besonderen Umweltverantwortung bewusst. Umweltschutz ist als Konzern-Grundsatz festgeschrieben und Teil unserer Unternehmensrichtlinien. Das Vermeiden von Belastungen ist für uns wichtiger als ihre Folgen zu beseitigen. Unser Umweltmanagementsystem ist nach EMAS (Europäische Verordnung zum Eco-Management and Audit Scheme) validiert und nach der weltweit geltenden Norm ISO 14001 zertifiziert.

#### **Gesellschaftliche Verantwortung**

Im Bewusstsein unserer gesellschaftlichen Verantwortung unterstützen wir soziales Engagement und fördern Bildung, Sport, Kultur, Gesundheit und Umwelt. Fraport hat seit 1997 rund 370 ökologische Projekte mit insgesamt 18,6 Mio € unterstützt. Die Summe für Spenden und Sponsoring betrug im Jahr 2005 zusätzlich 6,7 Mio €.

#### **Weitere Informationen**

Ausführliche Informationen haben wir in unserem Nachhaltigkeitsbericht zusammengestellt. Der Bericht kann bei Fraport direkt angefordert werden und ist auch auf unserer Homepage veröffentlicht. Im Internet sind darüber hinaus weitere Informationen zu Umweltthemen abrufbar ([www.fraport.de](http://www.fraport.de)).

## Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen der Bundesrepublik Deutschland (Ende 2005: 6,58 %/Ende 2004: 18,27 %), des Landes Hessen (31,75 %/31,94 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (20,27 %/20,40 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern abgeschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 ist die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (Fraport AG), ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

Am 26. Oktober 2005 hat die Bundesrepublik Deutschland ihren bis dahin gehaltenen Anteil von 18,16 % in zwei Tranchen bei Finanzinvestoren platziert, 11,58 % der Anteile wurden direkt veräußert. Die zweite Tranche stellt eine Kombination aus Kaufoptionen und Umtauschanleihe mit einer Laufzeit von 17 Monaten dar. Die Käufer dieser Tranche haben das Recht, im März 2007 die restlichen 6,58 % der Bundesaktien zu übernehmen. Die Stimmrechte für diesen Anteil werden bis dahin von der Bundesrepublik Deutschland ausgeübt. Daher besteht weiterhin ein Abhängigkeitsverhältnis zur Bundesrepublik Deutschland.

Der Vorstand der Fraport AG erstellt daher gemäß § 312 AktG einen Abhängigkeitsbericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen. Der Vorstand der Fraport AG hat am Ende des Berichts folgende Erklärung abgegeben: „Der Vorstand erklärt, dass nach den Umständen, die uns jeweils in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, wir bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten haben. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und mit ihnen verbundenen Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.“

## Risiken und Chancen

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

### Risikopolitische Grundsätze

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

Aus der Zielsetzung leiten sich folgende risikopolitische Grundsätze ab:

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

## *Das Risikomanagement-System*

Der Vorstand verabschiedet das Risikomanagement-System der Fraport AG. Er verabschiedet die risikopolitischen Grundsätze und die Risikostrategie für das Gesamtunternehmen, ernennt die Mitglieder des Risikomanagement-Ausschusses (RMA), genehmigt die Geschäftsordnung des RMA, ist Adressat des für das Gesamtunternehmen relevanten quartalsweisen Berichtswesens und der Ad-hoc-Meldungen im Risikomanagement-System.

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

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

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

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

### ***Bewertung von Risiken***

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

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

### ***Risikomanagement bei Beteiligungen***

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

## Geschäftsrisiken

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

### Gesamtwirtschaftliche Risiken

Konjunkturelle Schwankungen können einen bedeutenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung von Fraport haben. Nach Berechnungen der DekaBank ist die Weltwirtschaft im Jahr 2005 um 4,4 %<sup>30</sup> gewachsen. Dies hat sich positiv auf die Entwicklung des Passagier- und Frachtaufkommens ausgewirkt. Chancen für die zukünftige Entwicklung liegen in einer sich hieraus weiter belebenden Konjunktur.

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

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

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

### Marktrisiken

Die Geschäftsbeziehung mit unserem Hauptkunden Lufthansa und den Partnern der Star Alliance trägt in erheblichem Umfang zur Umsatzentwicklung bei. Eine Beeinträchtigung dieser Geschäftsbeziehung hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Fraport AG.

Nach wie vor verstärkt das Low-Cost-Segment mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten im Kontinentalverkehr den Wettbewerbs- und Kostendruck auf die traditionellen Carrier und ihre Hub-Systeme. Darüber hinaus kann die Entstehung neuer Hub-Systeme im Nahen Osten zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme führen. Bei einer weiteren Ausba verzögerung in Frankfurt besteht die Gefahr, dass die Luftverkehrsgesellschaften Alternativstandorte und Routen außerhalb Frankfurts nutzen.

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

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

Bereits in den letzten Geschäftsberichten haben wir das Risiko einer möglichen Beschränkung der Einnahmemöglichkeiten aus umsatzabhängigen Gestattungsentgelten von Gesellschaften, die am Frankfurter Flughafen gemäß der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (BADV) tätig sind, dargestellt. Nach einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 16. Oktober 2003 darf ein Flughafen keine Gestattungsentgelte gemäß BADV von einem Bodenabfertiger und anderen Dienstleistern verlangen, die über Entgelte zur Nutzung einzelner Flughafen-Einrichtungen hinausgehen. Ein Urteil

<sup>30</sup> DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand Januar 2006.

des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 16. März 2004 enthält allerdings keine Hinweise darauf, dass die Erhebung eines Gestattungsentgelts als Gegenleistung für die Marktzutrittsgewährung als rechtswidrig anzusehen ist. Sollte sich die diesbezügliche Rechtsprechung ändern, müssten möglicherweise bereits vereinnahmte Entgelte rückerstattet werden. Für künftige Entgelte ist ab dem 1. Januar 2006 für Dienstleistungen gemäß BADV ein so genanntes „kostenbezogenes Nutzungsentgelt“ eingeführt worden.

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

Die Nachfragesituation in Bezug auf die zu bebauende Fläche des Fernbahnhofs könnte sich nachteilig verändern. In diesem Fall bestünde die Gefahr, dass sich künftige Ergebnisbelastungen ergäben.

Auf der Ebene der Europäischen Union gibt es derzeit Ansätze, die aktuell gültigen rechtlichen Rahmenbedingungen für die Erbringung Flughafen-spezifischer Leistungen zu ändern. Auswirkungen hieraus sind noch nicht bewertbar.

Die Europäische Union plant eine Revision der Richtlinie zur Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste. Dies könnte Auswirkungen auf Geschäftsmodell und wirtschaftliche Entwicklung des Bereichs Bodenverkehrsdienste haben.

Die Erbringung von Leistungen der Luftsicherheit nach § 5 Luftsicherheitsgesetz erfolgt am Standort Frankfurt durch Mitarbeiter der Fraport AG und der ICTS Europe im Auftrag des BMI. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit einer Änderung dieses Auftrags, was zu Ertragseinbußen bei beiden Gesellschaften führen könnte.

#### ***Risiken im Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau***

Mit dem geplanten Bau einer weiteren Landebahn und eines dritten Passagierterminals hat der Flughafen Frankfurt die Chance, seinen Status als internationaler Hub-Flughafen in der Zukunft zu halten und noch auszubauen. Der Flughafen-Ausbau ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Teilnahme Fraports am langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs. Ein Nicht-Ausbau oder weitere Verzögerungen könnten bedeuten, dass sich die Verkehrsströme an Frankfurt vorbei entwickeln. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Fluggesellschaften ihre Flugverbindungen dann teilweise zu anderen Flughäfen verlegen werden, was unsere Drehscheibenfunktion gefährden würde. Vor allem die Verlagerung von Lufthansa-Flugverbindungen oder -Betriebsteilen zu anderen Flughäfen hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen für Fraport.

Die Ausbaupläne stoßen auf erheblichen Widerstand bei verschiedenen Interessensgruppen in der Region. Kommunen und andere Gruppen haben bereits Klagen eingereicht beziehungsweise angedroht. Trotz des erfolgreichen Abschlusses des Raumordnungsverfahrens im Sommer 2002 als erster Stufe der notwendigen Verwaltungsverfahren und der erreichten Erörterung im Planfeststellungsverfahren selbst ist das Risiko einer bedeutenden Verzögerung oder gar Verhinderung des Ausbaus auf juristischem Wege nicht auszuschließen. In diesem Zusammenhang kann es zu finanziellen Mehrbelastungen kommen. Um bei der Bevölkerung und anderen vom Flughafen-Ausbau betroffenen Gruppen einen möglichst breiten Konsens zu erzielen, haben wir entschieden, bei der Umsetzung des Ausbaus die Ergebnisse und Empfehlungen des Mediationsverfahrens einschließlich eines Nachtflugverbots ab Inbetriebnahme der neuen Landebahn, zu beachten. Diese sind in dem Zehn-Punkte-Programm der Fraport AG aufgenommen. Es sieht unter anderem Maßnahmen für passiven Schallschutz an Gebäuden und die Förderung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel wie der Bahn vor.

Sollte die von uns bevorzugte Variante nicht realisierbar sein, wäre die Werthaltigkeit der bereits getätigten Investitionen wesentlich beeinträchtigt.

### **Finanzwirtschaftliche Risiken**

Zins- und Währungsrisiken begegnen wir durch die Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen für den Einsatz von Derivaten sind in einer internen Richtlinie verbindlich geregelt. Voraussetzung für den Einsatz von Derivaten ist das Bestehen eines abzuschließenden Risikos. Offene Derivate-Positionen können sich allenfalls im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften ergeben, bei denen das dazugehörige Grundgeschäft entfällt oder entgegen der Planung nicht zustande kommt. Zinsderivate werden ausschließlich zur Optimierung von Kreditkonditionen und zur Begrenzung von Zinsänderungsrisiken im Rahmen von fristenkongruenten Finanzierungsstrategien eingesetzt. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Im Rahmen unserer Zins- und Währungspolitik sind wir Ende 2004 mittels Derivaten Zinssicherungspositionen eingegangen, um im Hinblick auf den sich mittelfristig abzeichnenden Kapitalbedarf das derzeit am Markt vorherrschende historisch niedrige Zinsniveau zu nutzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht nunmehr das Risiko, dass sich das Marktzinsniveau weiter verringert und sich dadurch der negative Marktwert der Zinssicherungsinstrumente erhöht. Das hätte zur Folge, dass die Drohverlustrückstellungen erhöht werden müssten. Im Falle einer Glättstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs werden die bis dahin aufgelaufenen Drohverlustrückstellungen realisiert. Aktuell sieht Fraport keine weiteren nennenswerten Zins- und Währungskursrisiken.

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

### **Rechtliche Risiken**

#### **Manila-Projekt**

Das Engagement in der philippinischen Hauptstadt Manila zum Bau und Betrieb eines Flughafen-Terminals wurde im Jahresabschluss per 31. Dezember 2002 vollständig abgeschlossen. Die wesentlichen laufenden Risiken und Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit dem Projekt sind im Folgenden dargestellt.

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

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

Anfang Januar 2006 fand die mündliche Verhandlung vor dem ICSID-Schiedsgericht in Washington zu Fragen der Zuständigkeit des Schiedsgerichts und der Haftung der Republik der Philippinen dem Grunde nach statt. Im Anschluss an die Entscheidung des Schiedsgerichts zur Zuständigkeit und zur Haftung dem Grunde nach ist ggf. über die Höhe des Schadenersatzanspruchs der Fraport AG zu entscheiden. Ausgang und Dauer des Schiedsverfahrens sind offen.



Die philippinische Regierung erhob am 21. Dezember 2004 vor dem RTC (Landgericht) Pasay City eine Enteignungsklage gegen PIATCO. Das Gericht verfügte am gleichen Tag die sofortige Besitzeinweisung der Kläger, worauf diese das Terminal ebenfalls am gleichen Tag in Besitz nahmen. Am 4. Januar 2005 ordnete das Gericht an, dass ein bei einer philippinischen Bank im Rahmen des Entschädigungsverfahrens deponierter Geldbetrag von zirka 62 Mio US-\$ an die PIATCO ausbezahlt sei. Auf Antrag der Regierung untersagte der Supreme Court die Auszahlung per einstweiliger Verfügung am 14. Januar 2005. Am 19. Dezember 2005 bestätigte der Supreme Court, dass die philippinische Regierung rund 3 Mrd Philippinische Peso (zirka 47 Mio €) als Abschlagszahlung für die Entschädigung an PIATCO bezahlen müsse, bevor die Besitzeinweisung vollziehbar werde und die Regierung die Vorbereitungen für die Inbetriebnahme des Terminals beginnen dürfe. Auf Beschwerde der philippinischen Regierungen und anderer Beteiligten hin hat das Supreme Court diese Entscheidung am 1. Februar 2006 bestätigt. Es ist noch nicht bekannt, ob die Entscheidung nun von allen Beteiligten akzeptiert wird.

Ende des Jahres 2003 wurde ein Ermittlungsverfahren des philippinischen National Bureau of Investigation unter anderem gegen die Fraport AG und diverse natürliche Personen aus dem Bereich der Fraport AG wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das so genannte „Anti-Dummy Law“ eingeleitet. Ziel dieses Gesetzes ist die Begrenzung des Einflusses von nicht-philippinischen Personen auf bestimmte Gesellschaften philippinischen Rechts. Die Fraport AG ist der Auffassung, dass ihre Investitionen auf den Philippinen rechtmäßig erfolgt sind. Bei negativem Ausgang eines gegebenenfalls nachfolgenden Strafverfahrens könnten die Vermögenswerte der Fraport AG auf den Philippinen eingezogen werden und darüber hinaus Geld- und Freiheitsstrafen gegen die betroffenen Personen verhängt werden. Es besteht das Risiko, dass dieses Verfahren das ICSID-Schiedsverfahren beeinflussen beziehungsweise die Rechtmäßigkeit der Investition der Fraport AG auf den Philippinen infrage stellen könnte.

Im Jahr 2002 verklagte die Fraport AG PIATCO auf Rückzahlung eines Darlehens in Höhe von 28 Mio US-\$. Daraufhin erhob PIATCO eine Widerklage auf Zahlung von 1,57 Mrd PHP (rund 30 Mio US-\$) Schadenersatz und Kosten gegen die Fraport AG. PIATCO und ihre Gesellschafter vereinbarten im September 2003 ein Moratorium bezüglich wechselseitiger Ansprüche. Dieses lief zum 31. Januar 2006 aus, es ist noch offen, ob eine weitere Verlängerung vereinbart werden wird.

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

Eine philippinische Anwaltskanzlei sowie eine ehemalige Ministerin haben gegen die Fraport AG, zwei Organmitglieder und zwei philippinische Anwälte der Fraport AG Schadensersatzklagen wegen angeblicher Verleumdung über jeweils 100 Mio PHP. (rund 1,5 Mio €) erhoben. Einem entsprechenden Arrestantrag in das Vermögen der Fraport AG auf den Philippinen wurde stattgegeben. Wegen desselben Sachverhalts haben die beiden Kläger auch Strafantrag gestellt. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück.

Daneben sind auf den Philippinen weitere Straf- und Ermittlungsverfahren gegen amtierende und frühere Organmitglieder und Mitarbeiter der Fraport AG eingeleitet worden, an denen die Fraport AG nicht unmittelbar als Partei beziehungsweise Betroffene beteiligt ist. Der Ausgang dieser Verfahren könnte das ICSID-Schiedsverfahren beeinflussen beziehungsweise die Rechtmäßigkeit der Investition der Fraport AG auf den Philippinen infrage stellen und im Verurteilungsfall als Grundlage eines Einziehungsverfahrens der Vermögenswerte der Fraport AG auf den Philippinen dienen. Die Fraport AG geht hinsichtlich der in den Verfahren erhobenen Beschuldigungen, soweit hier bekannt, davon aus, dass diese zu Unrecht erhoben werden.

### Weitere rechtliche Risiken

In einem Streit zwischen der neuen Eigentümergesellschaft der Teilerbaurechte des Sheraton-Gebäudes am Frankfurter Flughafen und dem bisherigen Gesellschafter, der die Rechte verkauft hat, könnte die Fraport AG zu Schadensersatz verpflichtet werden. Der damalige Käufer behauptet heute, dass das Gebäude Mängel aufweise, die auf eine ungenügende Bauleitung der Fraport AG zurückzuführen seien. Infolgedessen sei die Wertehaltigkeit der Teilerbaurechte zweifelhaft. Die Gefahr, dass Fraport zu Ersatzleistungen verpflichtet werden könnte, wird von uns als gering angesehen.

Bereits zum 31. Dezember 2003 haben wir berichtet, dass die DB Station & Service AG Forderungen aus Vorleistungen für die Überbauung des Fernbahnhofs am Flughafen Frankfurt gegenüber der Fraport AG erhebt. Im Juni 2004 hat die DB Station & Service AG in dieser Angelegenheit eine Klage über einen Teilbetrag der angemeldeten Forderungen in Höhe von rund 30 Mio € zuzüglich Zinsen eingereicht. Für diese Klage wurde im Dezember 2005 ein weitgehender Konsens für einen Vergleich hergestellt. Im August 2004 klagte die DB Station & Service AG zusätzlich auf Zahlung von etwa 52 Mio € zuzüglich Zinsen. In dieser Form halten wir die Forderungen dem Grunde nach und auch in der Höhe im Wesentlichen nach wie vor für nicht berechtigt. Es kann jedoch nicht völlig ausgeschlossen werden, dass die Fraport AG eine Zahlung zum Beispiel im Rahmen eines Vergleichs für die mit dem Bau in Zusammenhang stehenden Kosten leisten muss.

### Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

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

Unsere Konzession zum Betrieb des internationalen Terminals in Antalya ist zeitlich bis zum 31. Juli 2007 befristet. Die Eröffnung des zweiten internationalen Terminals im April 2005 führte bei der Betreibergesellschaft des Terminals 1, an der Fraport beteiligt ist, zu einem erheblichen Passagierrückgang. Laut einer mündlichen Auskunft der türkischen Flughafen-Behörde DHMI soll der Verkehr künftig gleichmäßiger auf beide Terminals verteilt werden. Es besteht das Risiko, dass auch im Jahr 2006 eine ungleiche Verkehrsaufteilung erfolgt und sich dies auf die Umsatzerlöse der Gesellschaft auswirkt.

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

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

### Sonstige Risiken

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

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

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

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

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

### *Gesamtrisikobeurteilung*

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

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

### *Geschäftschancen*

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

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

An der von der IATA prognostizierten Luftverkehrsentwicklung werden wir über den geplanten Flughafen-Ausbau partizipieren. Mit dem geplanten Ausbau um eine Landebahn und ein Passagier-Terminal sollen 120 koordinierte Flugbewegungen pro Stunde erreicht werden. Gutachten belegen, dass rund 100.000 zusätzliche direkte und indirekte Arbeitsplätze durch den Ausbau entstehen, davon 80 % in der Region. Mit einem Volumen von inflationsbereinigt (bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000) rund 3,4 Mrd € ist das Projekt das größte privat finanzierte Investitionsvorhaben in Deutschland.

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

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

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

## Nachtragsbericht

Zum 1. Januar 2006 ist die ehemalige US-Air Base im Süden des Flughafen-Geländes vollständig in den Besitz der Fraport AG übergegangen.

Am 18. Januar 2006 sind die Verträge für den Verkauf des 40%-Anteils an der Portway Handling de Portugal S. A. an die ANA S. A., die portugiesische Flughafen-Gesellschaft, unterzeichnet worden. Der Kaufpreis beträgt 2,7 Mio €.

Am 31. Januar 2006 haben wir als Teil eines Konsortiums den Zuschlag für den Betrieb des internationalen Flughafens Delhi gewonnen. Ein Mitbieter hat inzwischen gegen diese Entscheidung Klage erhoben.

Im Februar 2006 hat Julius Bär Investment Management LLC mitgeteilt, dass sie am 3. November 2005 die Schwelle von 5 % überschritten hat und nunmehr 5,4 % der Fraport-Aktien halten. Julius Bär betrachtet die Anlage als rein finanzielles Engagement.

## Prognosebericht

### Flughafen-Ausbau

Am 10. November 2004 hat das Regierungspräsidium Darmstadt die Planfeststellungsunterlagen für die Kapazitätserweiterung des Flughafens Frankfurt für vollständig erklärt und die Öffentlichkeitsbeteiligung eingeleitet. Die Erörterung der zahlreichen Einwendungen hat am 12. September 2005 begonnen und wird voraussichtlich bis zum Frühjahr 2006 dauern. Im Anschluss wird das Regierungspräsidium Darmstadt den Erörterungsbericht erstellen, den Planfeststellungsbeschluss durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung erwarten wir im Jahr 2007.

Parallel zum laufenden Planfeststellungsverfahren haben wir damit begonnen, die technischen Voraussetzungen für den geplanten Ausbau zu schaffen. Von der RWE AG kauften wir eine rund 17 ha große Fläche, die wir für die Realisierung der Landebahn benötigen. Zudem erwarben wir von der Aventis Real Estate GmbH & Co. KG rund 44 ha Waldfläche, auf der das westliche Ende der neuen Landebahn liegen würde. Darüber hinaus haben wir im Juni 2005 den Realisierungswettbewerb für das geplante Terminal 3 abgeschlossen. Mit dem Architekturbüro, das den Zuschlag erhalten hat, werden nunmehr die vertiefenden Planungen fortgeführt.

Im Rahmen der Planfeststellung verpflichten wir uns, den Eingriff in Natur und Landschaft durch Ersatzaufforstung oder Renaturierung auszugleichen. Dafür ist insgesamt eine Fläche von rund 300 ha vorgesehen. Zirka 77 ha haben wir uns bis zum Jahresende 2005 zu diesem Zweck bereits gesichert, zum Teil durch Kauf, zum Teil durch den Abschluss von Gestattungsverträgen. Über weitere rund 100 ha stehen die Vertragsverhandlungen mit den Eigentümern kurz vor dem Abschluss.

## A380

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 26. November 2004 wurden der Bau und der Betrieb einer Werft für die Wartung des neuen Großraumflugzeugs Airbus A380 und weiterer Flugzeuge der Lufthansa-Flotte (Boeing B 747) bewilligt. Das erforderliche Gelände wurde gerodet und das Baufeld am 31. Oktober 2005 der Lufthansa übergeben. Zugleich wurde mit der Verlegung der Okrifteler Straße begonnen. Die Wartungshalle wird von der Lufthansa bedarfsgerecht fertig gestellt. In dem geplanten Hangar können bis zu vier A380 oder sechs B 747 gleichzeitig gewartet werden, dazu kommen Werkstätten und ein Hochregallager.

Am 29. Oktober 2005 um 8.56 Uhr landete der Airbus A380 in Frankfurt, weltweit zum ersten Mal auf einem internationalen Verkehrsflughafen. Dies war der erste Abfertigungstest für das größte Passagierflugzeug der Welt. Alle Vorfeldservices, die zur raschen Abfertigung eines Jets zwischen Landung und Start reibungslos ineinander greifen müssen, wurden den ganzen Tag an dem Megaliner getestet. Sämtliche Abfertigungstests verliefen bestmöglich, womit alle Beteiligten die Leistungsfähigkeit des Flughafens Frankfurt einmal mehr unter Beweis gestellt haben.

Der Flughafen Frankfurt wird eine der weltweit führenden Drehscheiben für den A380 werden. Lufthansa, die bis dato 15 dieser Megaliner bestellt hat, wird bis zum Sommerflugplan 2008 ab Frankfurt vier A380 in Dienst stellen. Auch Emirates, Singapore Airlines, Thai Airways und Korean Air haben den Einsatz dieses Großraum-Jets in Frankfurt signalisiert. Für das Jahr 2010 rechnen wir mit täglich rund 20 Starts und Landungen des A380.

## FRA-Nord

Die Baumaßnahmen, mit denen die bestehenden Terminals sowohl für den A380 als auch für die steigenden Sicherheitsanforderungen ertüchtigt werden, haben wir zur besseren Steuerung zu Beginn des Jahres 2005 in dem Projekt „FRA-Nord“ zusammengefasst. Zudem bündelt es auch jene Aktivitäten, mit denen das Retail-Angebot qualitativ und quantitativ verbessert werden soll. Das Retailing ist im Strategischen Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement abgebildet.

## Akquisitionsprojekte

Der weltweite Trend zur Privatisierung von Flughäfen und zur Vergabe von Managementleistungen hält an. Fraport wird sich unter der Maßgabe Wertschaffung bei begrenztem Kapitaleinsatz an ausgewählten Ausschreibungen beteiligen. Märkte mit überproportionalem Wachstum wie China oder Ost- und Südosteuropa bieten erhebliches Marktpotenzial. In China und Indien ist geplant, bis 2010 weitere Flughäfen zu privatisieren.

Für die Jahre 2006 und 2007 erwarten wir bei unseren Beteiligungen eine weiterhin positive Entwicklung der Ertragslage.

Mit dem Ausbau der Kapazitäten sowie der Steigerung der Leistungsfähigkeit kann der Flughafen Frankfurt-Hahn seine Position als Low-Cost-Flughafen in Europa weiter stärken.

Die Konzession zum Betrieb des Terminals 1 am Flughafen Antalya läuft vertragsgemäß Mitte 2007 aus. Im Jahr 2006 werden wir damit beginnen, unsere Bedingungen für eine Vertragsverlängerung beziehungsweise einer Teilnahme an einer Neuausschreibung der Konzession zu definieren.

Wegen erhöhter Qualitätsstandards sowie erweiterter Anforderungen an Sicherheitsdienstleistungen gehen wir von einer signifikanten Geschäftsausweitung unserer Tochtergesellschaft ICTS Europe aus.

### *Geschäftsaussichten für 2006 und 2007*

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

#### **Wirtschaftliches Umfeld und Luftverkehrsaufkommen**

Die globale Wirtschaftsdynamik wird auch 2006 nicht gebremst. Führende nationale und internationale Wirtschaftsinstitute und Banken<sup>31</sup> prognostizieren für die Weltwirtschaft einen realen Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts von zirka 4,5 %. Wachstumsmotor sind dabei erneut die asiatischen Schwellenländer (rund 7 %), allen voran China (8,5 %) und Indien (7,3 %), Lateinamerika (mit rund 4 % leicht abgeschwächt) sowie erneut Mittel- und Osteuropa (5 %). Die Aussichten für die großen Industrienationen USA (zirka 3,5 %), Japan (zirka 2,5 %) aber auch für die EU-Länder (rund 2,3 %) wurden – trotz anhaltend hohem Ölpreis – zuletzt zunehmend positiv beurteilt und übertreffen teilweise die Wachstumserwartungen für das Jahr 2005. Gleiches gilt für die deutsche Volkswirtschaft, die um 1,7 % deutlich zulegen sollte. Sie wird dabei vor allem begünstigt vom Wachstum des Welthandels (9,1 %<sup>32</sup>), dem Sondereffekt vorgezogener Konsumausgaben im Vorfeld der Mehrwertsteuererhöhung im Januar 2007 sowie vom Tourismus im Zuge der Fußball-Weltmeisterschaft in Deutschland. Dennoch reicht das deutsche Wirtschaftswachstum nicht an das europäische Niveau heran.

Auch im Jahr 2007 wird sich nach Expertenmeinung der positive Konjunkturzyklus der Weltwirtschaft (knapp 4 %) – wenn auch leicht abgeschwächt – fortsetzen. Der Welthandel, bis dato Impulsgeber der deutschen Export- und auch der deutschen Gesamtwirtschaft, könnte leicht an Schwung verlieren. In Verbindung mit dem Kaufkraftentzug durch die Mehrwertsteuererhöhung sowie einer veränderten Feiertagslage mit reduzierten Produktionstagen bleiben die deutschen Konjunkturaussichten für 2007 vermutlich gedämpft.

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

#### **Gesellschaftspolitische Rahmenbedingungen**

Aus der Fortführung der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ verspricht sich die Fraport AG für die Jahre 2006 und 2007 eine Stärkung des Luftverkehrsstandorts Deutschland und somit auch des Hubs Frankfurt im internationalen Wettbewerb.

Das Hauptaugenmerk der Initiative wird zukünftig unter anderem auf der weiteren Umsetzung des Masterplans zur Entwicklung der Flughafen-Infrastruktur in Deutschland, der Weiterentwicklung intermodaler Projekte, der Bearbeitung ausgewählter Sicherheitsthemen, der Weiterentwicklung von Umweltkonzepten und der Bekämpfung von Wettbewerbsverzerrungen liegen.

<sup>31</sup> DekaBank, Januar 2006.

<sup>32</sup> OECD, Stand November 2005.

Der Luftverkehr trägt einen wichtigen Teil zur Erreichung der Ziele der Lissabon-Agenda, das heißt, zur Förderung von Wirtschaftswachstum und Beschäftigung bei. Aus diesem Grund muss jede Mehrbelastung des Luftverkehrs, ob durch Steuern, Abgaben oder auch den Emissionshandel, kritisch hinterfragt und klar abgewogen werden. Aufgrund seiner Verkehrsstruktur ist davon auszugehen, dass die Erhöhung der Mehrwertsteuer zum 1. Januar 2007 auf die Verkehrsentwicklung des Flughafens Frankfurt eine unwesentliche Auswirkung haben wird. Eine immer wieder diskutierte Besteuerung des Flugbenzins (Kerosin) wird für die Jahre 2006 und 2007 als eher unwahrscheinlich eingeordnet.

Es ist davon auszugehen, dass die Bundesregierung im Zeitraum 2006/2007 eine Novellierung der Fluglärmgesetzgebung vornimmt. Die diesbezüglichen Auswirkungen auf die Fraport AG sind derzeit noch nicht abzusehen.

In der Diskussion ist nach wie vor eine weitere Liberalisierung im Bereich der Bodenverkehrsdienste. Da noch kein Ergebnis absehbar ist, sind die Auswirkungen derzeit nicht abschätzbar. Die Europäische Kommission beabsichtigt, eine Richtlinie über Flughafen-Entgelte zu erlassen. Dies könnte dazu führen, dass bei künftigen Festsetzungen der Flughafen-Entgelte andere Rahmenbedingungen zum Tragen kommen.

Als Reaktion auf die Terroranschläge vom 11. September 2001 hat die EU Maßnahmen ergriffen, um einen einheitlichen Sicherheitsstandard in der Zivilluftfahrt herzustellen. Die Umsetzung der EU-Vorgaben, insbesondere zur Sicherheitskontrolle von Flugreisenden und Beschäftigten, erfordert weitere bauliche Maßnahmen am Frankfurter Flughafen, die bis Ende 2008 abgeschlossen werden sollen. Die damit verbundene Entgeltregelung ist noch zu verhandeln.

Zur Stärkung der Rechte von Passagieren mit eingeschränkter Mobilität hat das EU-Parlament im Dezember 2005 eine Verordnung verabschiedet. Nach einer zweijährigen Übergangsfrist wird die Betreuung dieser Passagiere künftig nicht mehr von den Fluggesellschaften, sondern von den Flughafen-Betreibern wahrgenommen. Derzeit wird überprüft, mit welchen finanziellen Auswirkungen aufgrund von baulichen Maßnahmen sowie Personaleinsatz am Frankfurter Flughafen zu rechnen ist.

Der Vorschlag der EU für die Einführung einer Flugticketsteuer zur Finanzierung der Entwicklungshilfe der EU wird weiterhin kontrovers unter den Mitgliedsstaaten diskutiert. Eine einheitliche Einführung ist nicht in Sicht. Lediglich Frankreich plant für den Sommerflugplan 2006 die Einführung der Flugticketsteuer.

#### **Entwicklung des Luftverkehrs**

Die IATA<sup>33</sup> geht von einem Anstieg der Passagierzahlen im internationalen Linienverkehr von 5,7 % in 2006 und 5,5 % in 2007 aus. Für Europa werden Werte von 5,3 % beziehungsweise 5,2 % erwartet, für Deutschland jeweils 5,5 %. Die Erwartungen für die Luftfracht liegen weltweit leicht höher. Noch etwas höhere Wachstumserwartungen für den Luftverkehr hat auch die ICAO<sup>34</sup> für den gesamten Welt-Linienflugverkehr (internationaler plus Inlandsverkehr) mit 6,5 und 6,2 % veröffentlicht.

Vor dem Hintergrund verbesserter Rahmenbedingungen in Deutschland, einer Erhöhung des Koordinationseckwerts ab der Sommersaison sowie einer anhaltend hohen Slot-Nachfrage bei der Flugplankonferenz erwarten wir für den Flughafen Frankfurt in 2006 einen weiteren Anstieg des Passagieraufkommens, die Luftfracht sollte deutlich zulegen. Der Interkontinentalverkehr bleibt dabei in Frankfurt ein wesentlicher Wachstumsmotor.

<sup>33</sup> Quelle: International Air Transport Association, Oktober 2005.

<sup>34</sup> Quelle: International Civil Aviation Organization, Stand August 2005.

Konzernweit erwarten wir Passagierzahlen, die in 2006 und 2007 jeweils über den Vorjahreswerten liegen sollten. Ähnlich wie am Standort Frankfurt ist auch dies auf verbesserte Rahmenbedingungen zurückzuführen. Geprägt wird der Anstieg durch das Wachstum im Low-Cost-Markt, von dem insbesondere unsere Flughäfen Frankfurt-Hahn und Hannover profitieren. In Antalya erwarten wir für 2006 eine gleichmäßige Verkehrsaufteilung zwischen den beiden Terminals. Im Juli 2007 endet die Konzession für den Betrieb des Terminal 1 in Antalya, sodass hier ein Rückgang zu verzeichnen ist. Eine positive Passagierentwicklung erwarten wir an unserem Flughafen in Lima aufgrund des steigenden Interkontinentalverkehrs. Hinsichtlich der Luftfracht ist ebenfalls mit einer positiven Entwicklung zu rechnen.

#### **Konzern-Segmente 2006**

Im Konzern-Segment Aviation sollten die Verkehrssteigerung und die durchschnittliche Erhöhung der Flughafen-Entgelte in Frankfurt um 2,2 % sowie die zusätzlichen Sicherheitsentgelte den Wegfall der Umsätze aus Militärverkehr deutlich überkompensieren. Letzteres sowie die Kosten aus zusätzlichen Sicherheitsanforderungen der Europäischen Union, die nicht vollständig an die Fluggesellschaften weitergegeben werden können, lassen das Ergebnis in diesem Segment allerdings voraussichtlich nicht über dem des Vorjahrs liegen.

Ähnlich verhält sich die erwartete Entwicklung im Segment Ground Handling. Hier ist vor allem die Preissenkung aus dem neuen Bodenabfertigungsvertrag mit der Deutschen Lufthansa AG zu kompensieren. In Verbindung mit einem erwarteten leichten Marktanteilsverlust ergäbe sich trotz der positiven Verkehrsentwicklung ein leichter Umsatzrückgang gegenüber dem Vorjahr. Das Segment sollte sich auch 2006 auf einem hohen Ergebnisniveau bewegen, wird aber voraussichtlich nicht die Rekordmargen aus dem Vorjahr erwirtschaften.

Im Segment Retail & Properties ergeben sich wahrscheinlich gegenläufige Entwicklungen. Auf der einen Seite wird sich der Ausbau des Retail-Geschäfts positiv auswirken. 2006 werden die verfügbaren Einzelhandelsflächen erstmals seit 2003 wieder zulegen und sollten zu einem Anstieg des Retail-Umsatzes pro Passagier führen. Auf der anderen Seite werden die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Versorgungsleistungen unter anderem durch den Umzug der US-Air Base sinken.

Aufgrund des geplanten Abrisses mehrerer Gebäude erhöht sich der Aufwandsanteil aus Investitionen bei gleichzeitigem Rückgang von Erlösen. In Verbindung mit einem leichten Rückgang der Abschreibungen erwarten wir insgesamt ein Segment-Ergebnis leicht über dem Vorjahresniveau.

Die wesentlichen Beteiligungen außerhalb Frankfurts sollten sich 2006 positiv entwickeln. Dementsprechend erwarten wir im Segment External Activities eine Zunahme bei Umsatzerlösen und Segment-Ergebnis. In Antalya erwarten wir eine günstigere Verkehrsaufteilung zwischen den zwei konkurrierenden internationalen Terminals und damit eine Verbesserung der Ertragssituation bei einer erstmals ganzjährigen Vollkonsolidierung. In Frankfurt-Hahn gehen wir bei weiterhin robustem Verkehrswachstum von einem erstmals positiven EBITDA für 2006 aus, während unsere Sicherheitstochter ICTS Europe weiterhin von steigenden Sicherheitsanforderungen an den europäischen Airports profitiert.

#### **Konzern-Kennzahlen 2006**

Konzernweit erwarten wir 2006 einen Anstieg der Umsatzerlöse. Auf die in der Segmentdarstellung beschriebenen negativen Effekte reagieren wir mit einem weiterhin strikten Kostenmanagement.

Die Luftverkehrsbranche durchläuft einen Strukturwandel, der die Fluggesellschaften und Flughafen-Betreiber vor neue Herausforderungen stellt. Unser Wettbewerbsvorteil in diesem Konsolidierungsprozess ist die enge Systempartnerschaft mit der Star Alliance unter Führung der Lufthansa. Beide Partner müssen kontinuierlich einen Beitrag zum Erhalt dieser Marktposition leisten.



Im Rahmen des Programms „WM 2005“ sollten wir 2006 den vollen Zielwert in Höhe von mindestens 150 Mio € auf EBITDA-Basis erreichen. Ende 2005 lagen wir bei einem EBITDA-Beitrag von 136 Mio €. Damit sollte das Programm Mitte 2006 abgeschlossen sein.

Darüber hinaus haben wir 2005 das Projekt „Wir machen Fraport fit“ angestoßen. Als personalintensives Unternehmen können wir in den kommenden Jahren nur dann wettbewerbsfähig bleiben und die bestehenden Arbeitsplätze sichern, wenn wir neben den Sachkosten auch unseren größten Kostenblock, den Personalaufwand, reduzieren. Als erstes Ergebnis haben Vorstand und Betriebsrat bedarfsorientierte und flexiblere Arbeitszeiten vereinbart sowie einen verstärkten Einsatz von Fremdpersonal und eine Reduzierung betrieblicher Sozialleistungen. Im Gegenzug schließt Fraport betriebsbedingte Kündigungen aus und wird keine Lohn- und Gehaltskürzungen vornehmen. Ein zweites Maßnahmenpaket betrifft die Tarifebene, mit dem Ziel, möglichst längere Wochenarbeitszeiten und eine niedrigere Einstiegsstarifklasse bei Fraport zu erreichen.

Die vereinbarten Sparmaßnahmen sollten die beschriebenen negativen Effekte in 2006 weitgehend kompensieren, sodass wir unter Berücksichtigung einer positiven Verkehrsentwicklung insgesamt von einem steigenden EBITDA ausgehen. Der Jahresüberschuss sollte 2006 auch aufgrund der positiven Entwicklung unserer Minderheitsbeteiligungen im Vergleich zum EBITDA noch stärker steigen.

#### **Vorschau 2007**

Auch für die kommenden Jahre gehen die einschlägigen Branchenstudien von einer Zunahme des Weltluftverkehrs aus. Dies sollte auch auf unsere Konzern-Flughäfen zutreffen; unter Berücksichtigung der beschriebenen Kapazitätsbeschränkungen auch auf den Flughafen Frankfurt. In Antalya ist zu erwähnen, dass der bestehende Konzessionsvertrag Mitte 2007 ausläuft.

Im Segment Aviation werden sich die Trends des Jahres 2006 fortsetzen, wobei der bestehende Vertrag für die Flughafen-Entgelte 2006 endet und somit für den darauf folgenden Zeitraum neu festgesetzt werden muss.

Im Segment Ground Handling sollte sich die Ergebnismarge auf hohem Niveau stabilisieren, das heißt, die Preiskonzessionen an die Kunden und die Einspareffekte sollten sich in etwa die Waage halten.

Retail & Properties sollte von einer weiteren Steigerung der Einzelhandelsflächen und der Retail-Umsätze profitieren.

Im externen Geschäft wird aus heutiger Sicht eine positive Entwicklung erwartet. Wesentliche Effekte könnten sich aber durch neue Beteiligungen beziehungsweise die Aufstockung oder Reduzierung bestehender Beteiligungen ergeben. Wie erwähnt ist zu erwarten, dass sich die positive Entwicklung des Weltluftverkehrs auch auf die Flughafen-Beteiligungen von Fraport auswirkt, wobei die auslaufende Konzession für Antalya zu beachten ist. Auch bei unserer größten Beteiligung ICTS Europe sollte sich das Geschäftsvolumen weiter ausweiten.

#### **Investitionen**

Die geplante Kapazitätserweiterung des Flughafens Frankfurt prägt das mittel- und langfristige Investitionsprogramm Fraports. Das Gesamtvolumen für den Bau einer neuen Landebahn sowie von Passagierabfertigungs- und weiteren Betriebsanlagen ist inflationsbereinigt, bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000, mit rund 3,4 Mrd € angesetzt.

Insgesamt erwarten wir in den Jahren 2006 und 2007 einen deutlichen Anstieg der **Sachanlageinvestitionen** gegenüber dem Vorjahr. Unter anderem sind höhere Investitionen für die Modernisierung und Erweiterung der Terminals und Flugbetriebsflächen am Flughafen Frankfurt vorgesehen. Dazu gehören auch die notwendigen Umbaumaßnahmen, mit denen die Terminals an die Erfordernisse des Großraum-Jets Airbus A380 angepasst werden. Ein weiterer Schwerpunkt wird die wirtschaftliche und technische Weiterentwicklung der bestehenden Abfertigungsgebäude einschließlich der brandschutztechnischen Ertüchtigung sowie des Um- und Ausbaus der Retail-Flächen sein.

Die Investitionen in die geplante Kapazitätserweiterung steigen im Jahr 2006 voraussichtlich moderat an. Die Genehmigung des Ausbaus in 2007 würde eine deutliche Steigerung der Investitionen aufgrund von vorbereitenden Arbeiten in Form von Abriss- und Verdrängungsmaßnahmen auslösen.

Die **Finanzinvestitionen** könnten in den Jahren 2006 und 2007 in Abhängigkeit von erfolgreichen Akquisitionsprojekten ansteigen.

Der weltweite Trend zur Privatisierung von Flughäfen und zur Vergabe von Managementleistungen hält an. Fraport wird sich an diesem Prozess aktiv beteiligen. Der strategische Fokus liegt auf Wertschaffung bei begrenztem Kapitaleinsatz. Aufgrund der überdurchschnittlichen Wachstumsperspektiven interessieren wir uns schwerpunktmäßig für Projekte in Osteuropa, Indien und China.

#### **Vermögens- und Finanzsituation**

Fraport wird auch 2006 und 2007 über eine äußerst solide Bilanz verfügen. Auszahlungen für Investitionen sollten weitgehend aus dem operativen Cash flow erfolgen. Die Netto-Finanzschulden werden gering bleiben. Der Umfang der liquiden Mittel und freien Kreditlinien ermöglicht darüber hinaus eine hohe Flexibilität in der Finanzplanung. Wir erwarten eine weitere Zunahme des Eigenkapitals durch einen positiven Jahresüberschuss. Über das Mitarbeiterbeteiligungs- und Aktienoptionsprogramm hinaus sind keine Kapitalerhöhungen geplant.

Mittelfristig werden wir für die Finanzierung des Flughafen-Ausbaus auch zusätzliche Fremdmittel aufnehmen. Eigenkapitalerhöhungen sind für den Ausbau aus heutiger Sicht nicht geplant.

#### **Dividende**

Wir beabsichtigen, die Fraport-Aktionäre auch in Zukunft mit einer Ausschüttung von zirka 50 % des Konzern-Jahresüberschusses zu beteiligen.

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

---

# *Konzern-Abschluss der Fraport AG*

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr 2005

in Mio €	Anhang	2004	2005
<b>Umsatzerlöse</b>	(6)	<b>1.998,1</b>	<b>2.089,8</b>
Veränderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	(7)	0,0	0,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	(8)	21,8	20,6
Sonstige betriebliche Erträge	(9)	23,8	31,2
<b>Gesamtleistung</b>		<b>2.043,7</b>	<b>2.141,7</b>
Materialaufwand	(10)	-316,2	-333,6
Personalaufwand	(11)	-974,5	-1.032,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	(12)	-235,1	-235,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(13)	-236,8	-228,1
<b>Betriebliches Ergebnis</b>		<b>281,1</b>	<b>311,6</b>
Zinsergebnis	(14)	-23,1	-23,1
Ergebnis at equity	(15)	1,8	8,2
Erträge aus Beteiligungen	(16)	13,7	6,3
Wertminderungen auf Finanzanlagen	(17)	-5,9	-1,3
Sonstiges Finanzergebnis	(18)	-2,5	-11,3
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-16,0</b>	<b>-21,2</b>
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>265,1</b>	<b>290,4</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(19)	-120,9	-123,9
Sonstige Steuern	(20)	-6,6	-5,0
<b>Konzern-Jahresüberschuss</b>		<b>137,6</b>	<b>161,5</b>
<b>Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss</b>		<b>1,2</b>	<b>0,3</b>
<b>Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss</b>		<b>136,4</b>	<b>161,2</b>
Einstellung in Gewinnrücklagen		-68,4	-79,1
<b>Konzern-Bilanzgewinn</b>		<b>68,0</b>	<b>82,1</b>
<b>Ergebnis je 10-€-Aktie in €</b>	(21)		
unverwässert		1,51	1,78
verwässert		1,48	1,75
<b>EBITDA</b>		<b>516,2</b>	<b>547,5</b>
<b>EBIT</b>		<b>281,1</b>	<b>311,6</b>

## Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2005

<b>Aktiva</b>			
<i>in Mio €</i>	<i>Anhang</i>	<i>31.12.2004 *</i>	<i>31.12.2005</i>
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Geschäfts- oder Firmenwert	(22)	116,8	108,3
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(23)	52,5	50,2
Sachanlagen	(24)	2.381,5	2.587,3
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	(25)	0,0	37,4
Beteiligungen at equity	(26)	46,9	53,6
Andere Finanzanlagen	(27)	52,6	209,5
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(28)	75,2	33,2
Latente Steueransprüche	(29)	13,4	19,3
		<b>2.738,9</b>	<b>3.098,8</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	(30)	12,1	14,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(31)	168,6	190,0
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(28)	64,2	71,5
Zahlungsmittel	(32)	666,4	574,2
		<b>911,3</b>	<b>850,1</b>
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(33)	0,0	2,7
		<b>911,3</b>	<b>852,8</b>
		<b>3.650,2</b>	<b>3.951,6</b>

<b>Passiva</b>			
<i>in Mio €</i>	<i>Anhang</i>	<i>31.12.2004 *</i>	<i>31.12.2005</i>
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(34)	905,1	910,7
Kapitalrücklage	(34)	537,6	550,5
Gewinnrücklagen	(34)	520,1	599,2
Konzern-Bilanzgewinn	(34)	68,0	82,1
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(34)	2.030,8	2.142,5
Minderheitsanteile am Eigenkapital	(35)	10,8	15,4
		<b>2.041,6</b>	<b>2.157,9</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Finanzschulden	(36)	574,1	622,4
Sonstige Verbindlichkeiten	(37)	104,3	115,4
Latente Steuerverpflichtungen	(38)	129,8	112,2
Pensionsverpflichtungen	(39)	25,5	21,4
Ertragsteuerrückstellungen	(40)	151,7	167,0
Sonstige Rückstellungen	(41)	95,3	112,1
		<b>1.080,7</b>	<b>1.150,5</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Finanzschulden	(36)	86,6	140,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(42)	100,4	173,3
Sonstige Verbindlichkeiten	(37)	111,7	105,1
Ertragsteuerrückstellungen	(40)	43,5	18,5
Sonstige Rückstellungen	(41)	185,7	206,2
		<b>527,9</b>	<b>643,2</b>
		<b>3.650,2</b>	<b>3.951,6</b>

\* angepasst.

## Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2005

in Mio €	Anhang	2004	2005
<b>Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss</b>		136,4	161,2
Ertragsteuern		120,9	123,9
Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss		1,2	0,3
<b>Berichtigungen für:</b>			
Abschreibungen/Zuschreibungen (Anlagevermögen)		240,8	241,3
Zinsergebnis		23,1	23,1
Beteiligungserträge		-13,7	-6,3
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen		4,6	4,7
Unrealisierte Fremdwährungsergebnisse		0,3	8,0
Veränderungen der Equity-Bewertung		-1,0	-6,7
Veränderungen der Vorräte		5,0	-2,3
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte		42,7	-12,1
Veränderungen der Rückstellungen		52,8	51,5
Veränderungen der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden und Rückstellungen)		19,8	66,9
<b>Betrieblicher Bereich</b>		<b>632,9</b>	<b>653,5</b>
<b>Finanzieller Bereich</b>			
Gezahlte Zinsen		-43,0	-40,1
Erhaltene Zinsen		19,9	17,0
Erhaltene Dividenden		13,7	6,3
Gezahlte Ertragsteuern		-104,9	-143,0
<b>Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	(44)	<b>518,6</b>	<b>493,7</b>
Investitionen in immaterielle Vermögenswerte		-5,0	-9,3
Investitionen in Sachanlagen		-232,1	-426,1
Investitionen in Beteiligungen at equity		-1,3	0,0
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“		-	-32,8
Konsolidierungskreisbedingte Änderung		-	11,4
Erwerb von konsolidierten Tochterunternehmen		-	-2,5
Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen		-	0,8
Sonstige Finanzinvestitionen (langfristig)		-36,4	-191,7
Erlöse aus Anlagenabgängen		14,0	32,0
<b>Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit</b>	(44)	<b>-260,8</b>	<b>-618,2</b>
An Gesellschafter des Mutterunternehmens gezahlte Dividenden		-39,7	-67,9
An Minderheitsgesellschafter gezahlte Dividenden		-1,0	-1,2
Kapitalerhöhung		6,6	20,8
Veränderung der Finanzschulden		-165,7	94,5
<b>Mittelabfluss/-zufluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	(44)	<b>-199,8</b>	<b>46,2</b>
Konsolidierungskreisbedingte Änderung		-	-11,4
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		-2,4	-2,5
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>		<b>55,6</b>	<b>-92,2</b>
Finanzmittelbestand zum 1.1.		610,8	666,4
<b>Finanzmittelbestand zum 31.12.</b>	(44)	<b>666,4</b>	<b>574,2</b>

## Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

in Mio €	Gewinnrücklagen							Konzernbilanzgewinn	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Minderheitsanteile am Eigenkapital	Eigenkapital gesamt
	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gesetzliche Rücklage	Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Marktbewertungsrücklage				
<b>Stand 1.1.2004</b>		<b>902,2</b>	<b>533,2</b>	<b>36,5</b>	<b>429,4</b>	<b>-16,5</b>	<b>-4,4</b>	<b>39,7</b>	<b>1.920,1</b>	<b>11,0</b>	<b>1.931,1</b>
Währungsänderungen		-	-	-	-	1,9	-	-	1,9	-	1,9
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		-	-	-	-	-	0,2	-	0,2	-	0,2
Marktbewertung von Derivaten		-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	1,0
Nettoertrag (+)/ Nettoaufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst		0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	1,2	0,0	3,1	0,0	3,1
Kapitalerhöhung gegen Einlagen		2,8	3,8	-	-	-	-	-	6,6	-	6,6
Weitergabe eigener Anteile		0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Ausschüttungen		-	-	-	-	-	-	-39,7	-39,7	-1,0	-40,7
Konzern-Jahresüberschuss		-	-	-	68,4	-	-	68,0	136,4	1,2	137,6
Aktioptionen		-	0,5	-	2,9	-	-	-	3,4	-	3,4
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen		-	-	-	0,7	-	-	-	0,7	-0,4	0,3
<b>Stand 31.12.2004</b>	(34), (35)	<b>905,1</b>	<b>537,6</b>	<b>36,5</b>	<b>501,4</b>	<b>-14,6</b>	<b>-3,2</b>	<b>68,0</b>	<b>2.030,8</b>	<b>10,8</b>	<b>2.041,6</b>
Erstmalige Anwendung IFRS 2		-	1,7	-	-1,7	-	-	-	-	-	-
<b>Stand 1.1.2005</b>		<b>905,1</b>	<b>539,3</b>	<b>36,5</b>	<b>499,7</b>	<b>-14,6</b>	<b>-3,2</b>	<b>68,0</b>	<b>2.030,8</b>	<b>10,8</b>	<b>2.041,6</b>
Währungsänderungen		-	-	-	-	6,8	-	-	6,8	-	6,8
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		-	-	-	-	-	0,5	-	0,5	-	0,5
Marktbewertung von Derivaten		-	-	-	-	-	-4,6	-	-4,6	-0,5	-5,1
Nettoertrag (+)/ Nettoaufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst		0,0	0,0	0,0	0,0	6,8	-4,1	0,0	2,7	-0,5	2,2
Kapitalerhöhung Flughafen Frankfurt-Hahn		-	-	-	-	-	-	-	0,0	6,4	6,4
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm		1,2	2,6	-	-	-	-	-	3,8	-	3,8
Weitergabe eigener Anteile		0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Management-Stock-Options-Programm		-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0
Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte		4,3	6,3	-	-	-	-	-	10,6	-	10,6
Wert erbrachter Leistungen (Bewertung)		-	2,2	-	-	-	-	-	2,2	-	2,2
Ausschüttungen		-	-	-	-	-	-	-67,9	-67,9	-1,2	-69,1
Konzern-Jahresüberschuss		-	-	-	79,1	-	-	82,1	161,2	0,3	161,5
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen		-	-	-	-1,0	-	-	-0,1	-1,1	-0,4	-1,5
<b>Stand 31.12.2005</b>	(34), (35)	<b>910,7</b>	<b>550,5</b>	<b>36,5</b>	<b>577,8</b>	<b>-7,8</b>	<b>-7,3</b>	<b>82,1</b>	<b>2.142,5</b>	<b>15,4</b>	<b>2.157,9</b>

## Konzern-Anlagenspiegel

in Mio €	Geschäfts- oder Firmenwert	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Immaterielle Vermögens- werte Summe	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Anlagen im Bau
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>							
Stand 1.1.2005	211,4	133,2	344,6	3.250,5	1.575,7	354,2	302,1
Veränderungen aus Währungsum- rechnungsdifferenzen	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,3
Konsolidierungskreisänderungen	0,0	-36,2	-36,2	9,9	0,0	0,2	0,0
Zugänge	2,1	9,3	11,4	135,6	29,3	44,0	232,1
Abgänge	-0,1	-7,2	-7,3	-12,8	-61,6	-18,3	-10,6
Umbuchungen	0,0	12,2	12,2	-27,2	25,3	1,5	-57,7
<b>Stand 31.12.2005</b>	<b>213,4</b>	<b>111,4</b>	<b>324,8</b>	<b>3.356,0</b>	<b>1.568,7</b>	<b>381,7</b>	<b>466,2</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>							
Stand 1.1.2005	94,6	80,7	175,3	1.545,2	1.308,4	247,4	0,0
Konsolidierungskreisänderungen	0,0	-28,3	-28,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Zugänge	10,5	14,9	25,4	113,5	58,8	27,4	0,0
Abgänge	0,0	-6,1	-6,1	-7,6	-44,0	-18,1	0,0
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	-45,7	0,0	0,0	0,0
Zuschreibungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Stand 31.12.2005</b>	<b>105,1</b>	<b>61,2</b>	<b>166,3</b>	<b>1.605,4</b>	<b>1.323,2</b>	<b>256,7</b>	<b>0,0</b>
<b>Restbuchwerte</b>							
<b>Stand 31.12.2005</b>	<b>108,3</b>	<b>50,2</b>	<b>158,5</b>	<b>1.750,6</b>	<b>245,5</b>	<b>125,0</b>	<b>466,2</b>
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>							
Stand 1.1.2004	211,4	128,8	340,2	3.226,4	1.574,7	348,3	198,0
Veränderungen aus Währungsum- rechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0
Konsolidierungskreisänderungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zugänge	0,0	5,0	5,0	30,6	27,9	34,8	138,8
Abgänge	0,0	-3,8	-3,8	-12,4	-31,2	-30,5	-19,9
Umbuchungen	0,0	3,2	3,2	5,9	4,3	1,4	-14,8
<b>Stand 31.12.2004</b>	<b>211,4</b>	<b>133,2</b>	<b>344,6</b>	<b>3.250,5</b>	<b>1.575,7</b>	<b>354,2</b>	<b>302,1</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>							
Stand 1.1.2004	72,4	69,5	141,9	1.442,7	1.277,4	250,5	0,0
Konsolidierungskreisänderungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zugänge	22,2	14,9	37,1	111,6	60,4	26,0	0,0
Abgänge	0,0	-3,7	-3,7	-9,0	-29,5	-29,1	0,0
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
Zuschreibungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Stand 31.12.2004</b>	<b>94,6</b>	<b>80,7</b>	<b>175,3</b>	<b>1.545,2</b>	<b>1.308,4</b>	<b>247,4</b>	<b>0,0</b>
<b>Restbuchwerte</b>							
<b>Stand 31.12.2004</b>	<b>116,8</b>	<b>52,5</b>	<b>169,3</b>	<b>1.705,3</b>	<b>267,3</b>	<b>106,8</b>	<b>302,1</b>



	Sachanlagen Summe	Als Finanz- investitionen gehaltene Immobilien	Beteiligungen at equity	Sonstige Beteiligungen	Available- for-sale Wertpapiere	At-fair-value Wertpapiere	Ausleihungen an Beteili- gungen*	Sonstige Ausleihungen	Andere Finanz- anlagen Summe
	5.482,5	0,0	105,6	15,3	30,7	0,0	78,2	14,1	138,3
	0,4	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0	-0,3	0,0	-0,3
	10,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	441,0	32,8	5,5	0,0	10,3	180,0	0,0	1,4	191,7
	-103,3	0,0	-1,3	-0,1	0,0	0,0	-0,4	-2,5	-3,0
	-58,1	62,8	-3,7	0,0	-25,9	0,0	0,0	0,0	-25,9
	<b>5.772,6</b>	<b>95,6</b>	<b>108,6</b>	<b>15,2</b>	<b>15,1</b>	<b>180,0</b>	<b>77,5</b>	<b>13,0</b>	<b>300,8</b>
	3.101,0	0,0	58,7	14,0	-0,2	0,0	69,4	2,5	85,7
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	199,7	10,8	0,0	0,0	0,0	5,2	0,0	1,3	6,5
	-69,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,4
	-45,7	47,4	-1,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,6
	0,0	0,0	-2,7	-0,1	-1,0	0,0	0,0	0,0	-1,1
	<b>3.185,3</b>	<b>58,2</b>	<b>55,0</b>	<b>13,9</b>	<b>-0,6</b>	<b>5,2</b>	<b>69,2</b>	<b>3,6</b>	<b>91,3</b>
	2.587,3	37,4	53,6	1,3	15,7	174,8	8,3	9,4	209,5
	5.347,4	0,0	102,6	13,9	0,0	0,0	75,3	14,6	103,8
	0,2	0,0	-1,3	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	232,1	0,0	5,9	1,2	30,7	0,0	3,2	1,3	36,4
	-94,0	0,0	-1,6	0,0	0,0	0,0	-0,2	-1,8	-2,0
	-3,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0
	<b>5.482,5</b>	<b>0,0</b>	<b>105,6</b>	<b>15,3</b>	<b>30,7</b>	<b>0,0</b>	<b>78,2</b>	<b>14,1</b>	<b>138,3</b>
	2.970,6	0,0	56,7	12,9	0,0	0,0	66,0	1,3	80,2
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	198,0	0,0	2,0	0,9	0,0	0,0	3,6	1,4	5,9
	-67,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2
	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	-0,2
	<b>3.101,0</b>	<b>0,0</b>	<b>58,7</b>	<b>14,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>69,4</b>	<b>2,5</b>	<b>85,7</b>
	2.381,5	0,0	46,9	1,3	30,9	0,0	8,8	11,6	52,6

\* Dies betrifft Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen.

## Segmentberichterstattung

(Anhang Textziffer 43)

Primäre Segmentberichterstattung							
in Mio €		Aviation	Retail & Properties	Ground Handling	External Activities	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2005	688,9	374,0	632,1	394,8		2.089,8
	2004	626,2	373,9	608,1	389,9		1.998,1
Sonstige Erträge	2005	19,0	12,7	7,7	12,5		51,9
	2004	18,6	9,5	7,7	9,8		45,6
Erträge mit Dritten	2005	707,9	386,7	639,8	407,3	–	2.141,7
	2004	644,8	383,4	615,8	399,7	–	2.043,7
Intersegmentäre Erträge	2005	33,5	356,3	16,5	97,0	–503,3	–
	2004	30,4	343,5	15,9	75,7	–465,5	–
Erträge gesamt	2005	741,4	743,0	656,3	504,3	–503,3	2.141,7
	2004	675,2	726,9	631,7	475,4	–465,5	2.043,7
Segmentergebnis/EBIT	2005	94,2	182,2	52,1	–16,9	0,0	311,6
	2004	90,8	174,5	31,1	–15,3	0,0	281,1
Abschreibungsaufwand des Segmentvermögens	2005	63,9	109,9	22,8	39,3	–	235,9
	2004	54,0	111,3	22,2	47,6	–	235,1
EBITDA	2005	158,1	292,1	74,9	22,4	–	547,5
	2004	144,8	285,8	53,3	32,3	–	516,2
Anteiliges Periodenergebnis der at equity bewerteten Unternehmen	2005	0,0	0,0	1,3	6,9	–	8,2
	2004	0,0	0,0	1,5	0,3	–	1,8
Erträge aus Beteiligungen	2005	0,0	0,0	0,0	6,3	–	6,3
	2004	0,0	0,0	0,0	13,7	–	13,7
Buchwerte des Segmentvermögens	2005	1.583,3	1.471,0	377,1	500,9	19,3	3.951,6
	2004	1.449,0	1.368,2	326,3	493,3	13,4	3.650,2
Segmentsschulden	2005	443,6	620,2	145,2	287,0	297,7	1.793,7
	2004	457,9	494,5	94,9	236,3	325,0	1.608,6
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte	2005	204,4	173,0	47,7	60,1	–	485,2
	2004	115,0	71,9	18,6	31,6	–	237,1
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2005	42,3	54,8	13,1	31,8	–	142,0
	2004	27,4	42,0	33,2	17,3	–	119,9
Anteile an at equity bewerteten Unternehmen	2005	0,0	0,1	2,1	51,4	–	53,6
	2004	0,0	0,1	2,0	44,8	–	46,9

Sekundäre Segmentberichterstattung							
in Mio €		Deutsch- land	Übriges Europa	Asien	Übrige Welt	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2005	1.798,5	248,1	32,0	11,2	–	2.089,8
	2004	1.705,2	222,2	63,2	7,5	–	1.998,1
Sonstige Erträge	2005	48,3	–0,2	3,7	0,1	–	51,9
	2004	43,2	2,0	0,3	0,1	–	45,6
Erträge mit Dritten	2005	1.846,8	247,9	35,7	11,3	–	2.141,7
	2004	1.748,4	224,2	63,5	7,6	–	2.043,7
Buchwerte des Segmentvermögens	2005	3.631,1	210,8	63,0	27,4	19,3	3.951,6
	2004	3.324,5	209,2	82,0	21,1	13,4	3.650,2
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte	2005	465,8	15,4	3,8	0,2	–	485,2
	2004	224,7	11,2	1,2	0,0	–	237,1

# Konzern-Anhang

## Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

### *(1) Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses*

Der Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2005 der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (nachfolgend: Fraport AG), wurde nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt. Ziele dieser Darstellung auf der Grundlage international anerkannter Rechnungslegungsvorschriften sind eine verbesserte internationale Vergleichbarkeit und eine erhöhte Transparenz unseres Unternehmens für die externen Adressaten.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2005 haben wir die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) hierzu vollständig und uneingeschränkt angewendet. Gemäß § 315 a Abs. 1 HGB wurden die ergänzenden Anhangangaben nach §§ 313, 314 HGB gemacht.

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

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

### *(2) Wesentliche Unterschiede in den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zwischen IFRS und deutschem Recht*

Der vorliegende Konzern-Abschluss enthält folgende vom deutschen Recht abweichende Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden:

#### **Abweichende Bilanzierung und Bewertung von aktienbasierenden Vergütungssystemen (IFRS 2)**

Die Erfassung der Auswirkungen von Bilanzierung und Bewertung der aktienbasierenden Vergütungssysteme einschließlich Aufwendungen für Transaktionen, bei denen Aktienoptionen an Mitarbeiter gewährt werden, erfolgt in der Gewinn- und Verlustrechnung und im Eigenkapital.

#### **Gesonderte Bilanzierung von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten (IFRS 5)**

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

#### **Abweichende Gliederung der Bilanz (IAS 1)**

In der Konzern-Bilanz werden gemäß IAS 1 Vermögenswerte und Schulden nach Fristigkeiten gegliedert. Nach HGB erfolgt die Gliederung nach der Liquidität, Fristigkeit und nach Rechtsverhältnissen.

### **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 alle aktiven Steuerlatenzen. Körperschaftsteuererminderungen 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.

### **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-Konzern-Abschluss 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.

Teile einer Sachanlage mit bedeutsamen Anschaffungswerten im Verhältnis zum gesamten Wert der Sachanlage werden hinsichtlich der Nutzungsdauer und Abschreibungsmethode getrennt von anderen Teilen der Sachanlage beurteilt und abgeschrieben (IAS 16.43 ff.). Nach IFRS ergeben sich aufgrund des „Komponentenansatzes“ komponentenspezifische Nutzungsdauern.

### **Finanzierungsleasing (IAS 17)**

Aktivierung des Vermögenswertes und Passivierung des Barwertes der Leasingraten bei Finanzierungsleasingverträgen nach den Zuordnungskriterien von IAS 17.

### **Fremdwährungsumrechnung (IAS 21)**

Nach IAS 21 werden monetäre Valuta-Forderungen und Valuta-Verbindlichkeiten zum Stichtagskurs umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen werden erfolgswirksam erfasst.

### **Anteile an Personenhandelsgesellschaften (IAS 32)**

Anteile an Personenhandelsgesellschaften werden als Finanzinstrument angesetzt und gemäß IAS 39 bewertet. Minderheitsgesellschaftern von Personenhandelsgesellschaften zurechenbares Eigenkapital und Ergebnis werden im Konzern-Abschluss entsprechend in der Bilanz im Fremdkapital und in der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzergebnis ausgewiesen.

### **Eigene Anteile (IAS 32)**

Eigene Anteile werden nicht aktiviert, sondern mit dem Eigenkapital verrechnet (anteilig gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklage).

### **Kosten von Eigenkapitaltransaktionen (IAS 32)**

Gemäß IAS 32 werden die Kosten der Kapitalerhöhung nach Abzug der Ertragsteuervorteile mit den Kapitalrücklagen verrechnet.

### **Andere Rückstellungen (IAS 37)**

Langfristige Rückstellungen werden gemäß IAS 37 zum Barwert angesetzt. Die Passivierung von Aufwandsrückstellungen ist nach IAS 37 nicht zulässig.

### **Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten (IAS 39)**

Derivative Finanzinstrumente werden nach IAS 39 zum Marktwert bewertet. Wertänderungen werden bei fair value hedges erfolgswirksam erfasst und bei cash flow hedges erfolgsneutral im Eigenkapital verrechnet. Nach HGB hingegen werden sämtliche Marktwertänderungen bei geschlossenen Positionen (fair value und cash flow hedges) nicht berücksichtigt sowie negative Marktwerte von nicht geschlossenen Positionen erfolgswirksam erfasst.

**Bewertung von Finanzanlagen (IAS 39)**

Finanzanlagen der Kategorie „held for sale“ werden nach IFRS mit dem beizulegenden Zeitwert (fair value) bewertet. Die Wertänderungen werden erfolgsneutral direkt im Eigenkapital erfasst. Finanzanlagen der Kategorie „at fair value“ werden nach IFRS ebenfalls mit dem beizulegenden Zeitwert (fair value) bewertet. Die Wertänderungen werden erfolgswirksam erfasst. Nach HGB erfolgt eine Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten.

**Bilanzierung und Bewertung von als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien (IAS 40)**

Anlageimmobilien, die nicht im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit genutzt werden, werden in der Bilanz gesondert ausgewiesen und bilanziert.

**(3) Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag**

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

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 2005 folgendermaßen verändert:

<b>Änderungen des Konsolidierungskreises</b>			
	<i>Inland</i>	<i>Ausland</i>	<i>Gesamt</i>
<b>Fraport AG</b>	<b>1</b>		<b>1</b>
<b>Vollkonsolidierte Tochterunternehmen</b>			
31.12.2004	14	29	43
Zugänge	6	17	23
<b>31.12.2005</b>	<b>20</b>	<b>46</b>	<b>66</b>
<b>Anteilmäßig konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen</b>			
31.12.2004	6	11	17
Abgänge		2	2
<b>31.12.2005</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>15</b>
<b>Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2004</b>			
	<b>21</b>	<b>40</b>	<b>61</b>
<b>Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2005</b>			
	<b>27</b>	<b>55</b>	<b>82</b>
<b>At equity bewertete assoziierte Unternehmen</b>			
31.12.2004	4	2	6
Zugänge		1	1
Abgänge		1	1
<b>31.12.2005</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>6</b>
<b>Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2004</b>			
	<b>25</b>	<b>42</b>	<b>67</b>
<b>Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2005</b>			
	<b>31</b>	<b>57</b>	<b>88</b>

Die Zugänge bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen betreffen die Neugründungen und Erwerbe der Gesellschaften Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Flörsheim am Main, Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main, Fraport Objekte 162 163 GmbH, Flörsheim am Main, Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main, Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Flörsheim am Main, Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main, Fraport Malta Ltd., Pieta, Fraport Malta Business Services Ltd., Pieta, New Age Aviation Security US Inc., Virginia, Diag-Nose Israel Ltd., Lod, ICTS Albania SH.P.K., Tirana, Security Partners Ltd., Moskau, Security Partners Ozel Guvenlik, Koruma, Egitim ve Danismanlik Hizmetleri A.S., Antalya, sowie den Erwerb von neun (einschließlich der Holding-Gesellschaft) Gesellschaften der Unternehmensgruppe Underwater Security Consultants UK Ltd., London. Darüber hinaus wurde Antalya aufgrund der Vollkonsolidierung als Zugang bei Tochter- und als Abgang bei Gemeinschaftsunternehmen ausgewiesen.

Der weitere Abgang bei den Gemeinschaftsunternehmen betrifft eine Tochtergesellschaft der TCR, die Trailer Construction Grobbendonk N.V., Turnhout (TCG). Bei der Entkonsolidierung der TCG ist ein Abgangsgewinn in Höhe von 0,8 Mio €. entstanden. Der gesamte Veräußerungspreis von 1,0 Mio € wurde in Höhe 0,8 Mio € mit Zahlungsmitteln beglichen.

Der Zugang bei den at equity bewerteten assoziierten Unternehmen betrifft die Tradeport Hong Kong Ltd., Hongkong. Die Gesellschaft Portway wurde aufgrund der Veräußerungsabsicht in die zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte umgegliedert und als Abgang bei den at-equity-bewerteten Unternehmen ausgewiesen.

Der Anteilsbesitz (S. 140-142) enthält alle wesentlichen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen mit Angaben zum letzten Jahresabschluss nach den Regelungen der IFRS (Umsatz, Eigenkapital, Jahresergebnis und Mitarbeiterzahl). Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes des Konzerns gemäß § 313 Abs. 2 und Abs. 3 HGB und § 285 Nr. 11 und Nr. 11a wird als Anlage zum Anhang des Jahresabschlusses der Fraport AG beim Handelsregister am Amtsgericht Frankfurt am Main (Abteilung B, Nr. 7042) hinterlegt.

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

Im Fraport-Konzern werden zwei assoziierte Unternehmen, die ihren Geschäftsbetrieb eingestellt haben beziehungsweise sich in der Liquidation befinden und deren Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage von untergeordneter Bedeutung ist, zu Anschaffungskosten beziehungsweise zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die Fraport AG ist an verschiedenen Gesellschaften zu mehr als 20 % am Kapital beteiligt. Es handelt sich um reine Finanzbeteiligungen. Aufgrund der beschränkten Möglichkeit, die Rechte auszuüben, besteht kein maßgeblicher Einfluss und es liegen keine assoziierten Unternehmen vor.

Die **Veränderungen im Konsolidierungskreis** haben folgenden Einfluss auf die Konzernbilanz (vor Konsolidierungsmaßnahmen):

in Mio €	31.12.2004	31.12.2005
Langfristige Vermögenswerte	0,0	15,9
Kurzfristige Vermögenswerte	0,0	3,9
Liquide Mittel	0,4	11,5
Langfristige Schulden	-0,1	-11,1
Kurzfristige Schulden	-0,5	-5,6

Die Neukonsolidierungen haben das Jahresergebnis vor Konsolidierungsmaßnahmen mit einem Gewinn von 1,3 Mio € (im Vorjahr mit einem Verlust von 0,1 Mio €) beeinflusst.

Die Umsätze und Gewinne der zusammengeschlossenen Unternehmen für die Berichtsperiode unter der Annahme, dass der Erwerbszeitpunkt für alle Unternehmenszusammenschlüsse innerhalb dieser Periode am Anfang dieser Berichtsperiode läge, betrügen entsprechend 25,3 Mio € bzw. 2,4 Mio €.

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

<i>in Mio €</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>
<i>Langfristige Vermögenswerte</i>	54,5	42,3
<i>Kurzfristige Vermögenswerte</i>	48,8	20,4
<i>Eigenkapital</i>	49,8	15,8
<i>Langfristige Schulden</i>	36,9	35,3
<i>Kurzfristige Schulden</i>	16,6	11,6
<i>Erträge<sup>1</sup></i>	111,8	84,4
<i>Aufwendungen<sup>1</sup></i>	93,9	79,2

<sup>1</sup> Antalya bis 30. September 2005 enthalten.

#### **Beteiligungserwerbe und Unternehmensgründungen**

##### **Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH**

Am 23. März 2005 hat die Fraport AG die 100-prozentige Tochtergesellschaft Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Flörsheim am Main, gegründet. Die Gesellschaft wurde mit einem Stammkapital von 25,0 Tsd € ausgestattet und nach Wirksamwerden der Gründung am 30. Juni 2005 in den Konzern-Abschluss einbezogen. Gegenstand der Gesellschaft ist der Erwerb von Beteiligungen sowie die Übernahme der Geschäftsführung und der persönlichen Haftung bei Handelsgesellschaften.

##### **Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG**

Am 2. Juni 2005 haben die Fraport AG und die Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH die Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main, gegründet. Die Kapitaleinzahlung in Höhe von 225,0 Tsd € hat ausschließlich die Fraport AG erbracht. Die Ersteinbeziehung in den Konzern-Abschluss erfolgte zum 30. Juni 2005. Die Gesellschaft wurde für Erwerb, Betreuung, Entwicklung und Vermarktung eigener oder fremder gewerblicher und privater Immobilien innerhalb und außerhalb des Flughafens Frankfurt, die Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Verlagerung der Rhein-Main Air Base Frankfurt sowie die damit verbundenen Nebengeschäfte zur Nutzung und Verwertung (Vermietung/Verpachtung/Verkauf) des Gesellschaftsvermögens errichtet.

##### **Fraport Objekte 162 163 GmbH**

Am 25. November 2005 gründete die Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, als alleinige Gesellschafterin die Gesellschaft Fraport Objekte 162 163 GmbH, Flörsheim am Main. Gegenstand der Gesellschaft ist der Erwerb von Beteiligungen sowie die Übernahme der Geschäftsführung und der persönlichen Haftung bei Handelsgesellschaften. Die Anschaffungskosten entsprechen dem eingezahlten Eigenkapital in Höhe von 25,0 Tsd €. Die Gesellschaft wurde zum 31. Dezember 2005 in den Fraport-Konzern-Abschluss einbezogen.



#### Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG

Am 6. Dezember 2005 haben die Fraport Objekte 162 163 GmbH (Komplementärin) und die Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG (Kommanditistin), die Gesellschaft Fraport Real Estate Objekte 162 163 GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main, gegründet. Die Kapitaleinlage in Höhe von 25 Tsd € hat ausschließlich die Kommanditistin erbracht. Die Gesellschaft wurde zum Zweck des Erwerbs, der Errichtung, Veräußerung, Verwaltung, Vermietung und Verpachtung von direkt oder indirekt gehaltenen Immobilien, insbesondere der Gebäude 162 und 163 am Flughafen Frankfurt am Main, und des aktiven Managements des eigenen Immobilienbestands errichtet. Die Anschaffungskosten entsprechen der Kommanditeinlage. Die Gesellschaft wurde zum 31. Dezember 2005 in den Fraport-Konzern-Abschluss einbezogen.

#### Fraport Objekt Mönchhof GmbH

Am 25. November 2005 gründete die Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, als alleinige Gesellschafterin die Gesellschaft Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Flörsheim am Main. Gegenstand der Gesellschaft ist der Erwerb von Beteiligungen sowie die Übernahme der Geschäftsführung und der persönlichen Haftung bei Handelsgesellschaften. Die Anschaffungskosten entsprechen dem eingezahlten Eigenkapital in Höhe von 25,0 Tsd €. Die Gesellschaft wurde zum 31. Dezember 2005 in den Fraport-Konzern-Abschluss einbezogen.

#### Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG

Am 10. Dezember 2005 haben die Fraport Objekt Mönchhof GmbH (Komplementärin) und die Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG (Kommanditistin), die Gesellschaft Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main, gegründet. Die Kapitaleinlage in Höhe von 25 Tsd € hat ausschließlich die Kommanditistin erbracht. Die Gesellschaft wurde zum Zweck des Erwerbs, der Errichtung, Veräußerung, Verwaltung, Vermietung und Verpachtung von direkt oder indirekt gehaltenen Immobilien, insbesondere von Grundstücken des Mönchhofgeländes in den Gemarkungen Raunheim und Kelsterbach, und des aktiven Managements des eigenen Immobilienbestands errichtet. Die Anschaffungskosten entsprechen der Kommanditeinlage. Die Gesellschaft wurde zum 31. Dezember 2005 in den Fraport-Konzern-Abschluss einbezogen.

#### Fraport Malta Ltd.

Am 24. November 2005 haben die Fraport AG und die Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH (AAV) die Gesellschaft Fraport Malta Ltd., Pieta (Malta) gegründet. Die Fraport AG hat 1.499 Anteile und die AAV einen Anteil am Eigenkapital der Gesellschaft von nominal 1,5 Tsd € übernommen. Die Gesellschaft wurde zwecks Erwerb, Errichtung, Management sowie der finanziellen Ausgestaltung von Beteiligungen errichtet. Die Einbeziehung in den Konzern-Abschluss erfolgte zum 31. Dezember 2005.

#### Fraport Malta Business Services Ltd.

Am 25. November 2005 haben die Fraport Malta Ltd. und die Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH (AAV) die Gesellschaft Fraport Malta Business Services Ltd., Pieta (Malta) gegründet. Die Fraport Malta Ltd. hat 1.499 Anteile und die AAV einen Anteil am Eigenkapital der Gesellschaft von nominal 1,5 Tsd € übernommen. Ziel der neuen Gesellschaft ist die finanzielle Ausstattung von Beteiligungen. Die Einbeziehung in den Konzern-Abschluss erfolgte zum 31. Dezember 2005.

#### New Age Aviation Security US Inc.

Am 1. Januar 2005 wurde die Gesellschaft New Age Aviation Security US Inc., Virginia (USA), als Tochterunternehmen der ICTS Europe erworben. Die Anschaffungskosten von 73,5 Tsd US-\$ (rund 54,0 Tsd €) entsprechen den übernommenen 75 % der Kapitalanteile. Die Einbeziehung in den ICTS-Teilkonzern erfolgte zum 1. Januar 2005. Bei der erstmaligen Bilanzierung des Unternehmenszusammenschlusses ist ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 0,1 Mio € entstanden. Die Gesellschaft erbringt Beratungs- und Trainingsleistungen im Bereich der Sicherheit.

#### Unternehmensgruppe Underwater Security Consultants Ltd.

Ebenfalls zu Jahresbeginn hat die ICTS Europe Holdings B.V. 50,1 % der Kapitalanteile an der Underwater Security Consultants Ltd., London (Großbritannien), erworben. Bei der Underwater Security Consultants Ltd. handelt es sich um eine Unternehmensgruppe, zu der folgende konsolidierte Gesellschaften gehören: Underwater Security Consultants Nigeria Ltd., Port Harcourt Rivers State (Nigeria), Maritime and Underwater Security Consultants Singapore Pte Ltd., (Singapur), Maritime and Underwater Security Consultants Hellas Ltd., Pireus (Griechenland), Maritime and Underwater Security Consultants USA LLC, Houston, Texas (USA), GuardOne (UK) Ltd., London (Großbritannien), Globale Marine Cable Systems Ltd. Nigeria, Port Harcourt Rivers State (Nigeria), Wellington Offshore Ltd., London (Großbritannien), MUSC Krogius Ltd, Tallinn (Estland).

Die Unternehmensgruppe ist im maritimen Consulting-Bereich tätig. Die Beratungsleistungen betreffen insbesondere die Bereiche maritime Sicherheit, maritime Versicherungen, Verlegung von Unterwasserseekabeln im Niedrigwasserbereich, Erstellung von Trainingshandbüchern und von Sicherheitsplänen für Schiffe und Hafenanlagen. Die Anschaffungskosten der Underwater Security Consultants Ltd., London, betragen 1,8 Mio GBP (rund 2,5 Mio €). Die Erstkonsolidierung der Unternehmensgruppe erfolgte zum Erwerbszeitpunkt, dem 1. Januar 2005. Bei der Bilanzierung des Unternehmenszusammenschlusses wurde ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 2,0 Mio € angesetzt.

#### Diag-Nose Israel Ltd.

Die Gesellschaft Diag-Nose Israel Ltd., Lod (Israel), wurde am 6. Februar 2005 als 100-prozentige Tochtergesellschaft der ICTS Europe gegründet und zum 31. März 2005 in den ICTS-Teilkonzern einbezogen. Die Anschaffungskosten betragen rund 18 Tsd €. Die Gesellschaft ist im Bereich Sicherheitsdienstleistungen tätig.

#### ICTS Albania SH.P.K.

Am 19. März 2005 gründete die ICTS Europe die 100-prozentige Tochtergesellschaft ICTS Albania SH.P.K., Tirana (Albanien). Die Ersteinbeziehung in den ICTS-Teilkonzern erfolgte zum 31. März 2005. Die Anschaffungskosten für das voll übernommene Eigenkapital betragen rund 32 Tsd €. Die Gesellschaft erbringt Bewachungs- und Sicherheitsdienstleistungen.

#### Security Partners Ltd.

Am 1. April 2005 erwarb die ICTS Europe 100 % der Anteile an der Security Partners Ltd., Moskau (Russland). Die Ersteinbeziehung in den ICTS-Teilkonzern erfolgte zum 30. Juni 2005. Die Anschaffungskosten belaufen sich auf unter 1.000 €. Die Gesellschaft ist im Bereich Sicherheitsdienstleistungen tätig.

#### Security Partners Ozel Guvenlik, Koruma, Egitim ve Danismanlik Hizmetleri A.S.

Am 9. November 2005 gründete die ICTS Europe die 100-prozentige Tochtergesellschaft Security Partners Ozel Guvenlik, Koruma, Egitim ve Danismanlik Hizmetleri A.S., Antalya (Türkei). Die Ersteinbeziehung in den ICTS-Teilkonzern erfolgte zum 31. Dezember 2005. Die Anschaffungskosten für das voll übernommene Eigenkapital betragen rund 63 Tsd €. Die Gesellschaft erbringt Bewachungs- und Sicherheitsdienstleistungen.

#### Tradeport Hong Kong Ltd.

Bei der Tradeport Hong Kong Ltd., handelt es sich um eine Beteiligung der Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong an der die Fraport AG mittelbar zu 18,75 % beteiligt ist. Aufgrund der erstmaligen at equity-Bewertung der Tradeport Hong Kong Ltd., im Abschluss der Pantares Tradeport zum 31. Dezember 2005, wurde die Gesellschaft auch im Fraport-Konzern als at equity bewertetes Unternehmen ausgewiesen.

#### Antalya

Am 26. Juli 2005 wurde zwischen der Fraport AG und Bayindir Insaat Turizm Ticaret ve Sanayi A.S., die Vereinbarung über den Erwerb der restlichen 50 % der Kapitalanteile an Antalya geschlossen. Der Anteilserwerb steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die zuständigen türkischen Gremien und Behörden. Die Übernahme der Kontrolle über die Gesellschaft und die Volleinbeziehung in den Fraport-Konzern erfolgten zum 1. Oktober 2005. Der Kaufpreis der übernommenen Kapitalanteile betrug 12,6 Mio €.

### *Weitere Veränderungen*

Am 17. März 2005 hat die Fraport AG und die gedas deutschland GmbH, Berlin die Gesellschaft gedas operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, gegründet. Die beiden Partner übernahmen jeweils 50 % der Kapitalanteile von nominal 125,0 Tsd €. an der Gesellschaft. Die unternehmerische Führung liegt bei der gedas deutschland GmbH. Das Unternehmen ist für den Betrieb des Rechenzentrums, des Service Desks und des Netzwerks am Flughafen Frankfurt zuständig. Anteile an der Personenhandelsgesellschaften werden gemäß IAS 32 als Finanzinstrument bilanziert.

In der außerordentlichen Gesellschafterversammlung der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, Lautzenhausen, am 30. März 2005 wurde der Beitritt des Landes Hessen als Gesellschafter der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH beschlossen. Im Rahmen der Beteiligung des Landes Hessen wurde das Stammkapital der Gesellschaft auf 50,0 Mio € erhöht. Die Fraport AG ist nunmehr mit 65 % am Kapital der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH beteiligt. Die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen sind mit je 17,5 % beteiligt.

Zum 1. Januar 2005 wurde die 100%ige Tochtergesellschaft der Fraport AG, die VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH, Wien, in die Fraport Ground Services Austria GmbH, Wien, umfirmiert.

## *(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. Im Geschäftsjahr 2004 wurden Geschäftswerte letztmalig über die erwartete Nutzungsdauer planmäßig 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 Unterschiedsbetrags aus der Erstbewertung verändern den at equity-Ansatz.

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

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

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

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

### Währungsumrechnung

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

Die Vermögenswerte und Schulden der einbezogenen Gesellschaften werden zum Stichtagskurs, 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 31.12.2004	Durchschnitts- kurs 2004	Stichtagskurs 31.12.2005	Durchschnitts- kurs 2005
1 Türkische Neue Lira (TRY); im Vorjahr 1.000.000 Türkische Lira (TRL)	0,5467	–	0,6299	–
100 Philippinische Peso (PHP)	1,3071	1,4342	1,5944	1,4869
1 US-Dollar (USD)	0,7342	0,8043	0,8477	0,8380
1 Schwedische Krone (SEK)	0,1109	0,1096	0,1065	0,1077
1 Pfund Sterling (GBP)	1,4108	1,4738	1,4592	1,4624
1 Hong Kong Dollar (HKD)	0,0944	0,1033	0,1093	0,1033
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2233	0,2357	0,2465	0,2439
1 Schweizer Franken (CHF)	0,6477	0,6477	0,6430	0,6459
1 Norwegische Krone (NOK)	0,1213	0,1195	0,1252	0,1249
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,0884	0,0970	0,1050	0,0980

### Rechnungslegung in Hochinflationländern

Für unsere in der Türkei tätige Gesellschaft Antalya wurden die Grundsätze zur Rechnungslegung in Hochinflationländern (IAS 29) angewandt. Die Kriterien zur Klassifizierung der Türkei als Hochinflationland waren im Berichtsjahr erfüllt. Der Abschluss von Antalya wurde gemäß dem Anschaffungskostenprinzip (historical cost approach) umbewertet. Der zugrunde gelegte Preisindex (Turkish countrywide wholesale price index „WPI“) betrug zum 31. Dezember 2005 8.785,7 (zum 31. Dezember 2004 8.403,8) und der entsprechende Umrechnungsfaktor 1,0454 (im Vorjahr 1,1384). In der Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurde der Abschluss von 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.

### Ertrags- und Aufwandsrealisierung

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

### Geschäfts- oder Firmenwert

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

### **Immaterielle Vermögenswerte**

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

### **Sachanlagen**

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

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

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

### **Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien**

Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (IAS 40) werden beim Zugang zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Bei der Folgebewertung der Anlagenimmobilien wird das Anschaffungskostenmodell angewendet.

### **Außerplanmäßige Abschreibungen**

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

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

### **Finanzierungsleasing**

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

### **Beteiligungen at equity**

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

### **Andere Finanzanlagen**

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

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

### **Vorräte**

Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten auf Basis der Durchschnittsmethode bewertet. Die Herstellungskosten enthalten Einzelkosten und angemessene Produktionsgemeinkosten. Falls erforderlich, werden die Vorräte mit dem niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet. Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen vorgenommen (IAS 2).

### **Forderungen und sonstige Vermögenswerte**

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

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

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

### **Zahlungsmittel**

Die Zahlungsmittel sind zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Fremdwährungsbestände werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

### **Eigenkapitalinstrumente**

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

### **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 abgeschriebenes 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 Körperschaftsteuererminderungen 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 Rückstellungen für Pensionen sind gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 4,0 % p. a. (Vorjahr 4,9 % p. a.) ermittelt worden. Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder keine Gehaltsentwicklung unterstellt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach dem Gesetz über die Anpassung von Dienst- und Versorgungsbezügen in Bund und Ländern 2003/2004 (BBVAnpG). Bei der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden erstmals die neuen Richttafeln 2005 von Professor Heubeck verwendet.

#### **Steuerrückstellungen**

Steuerrückstellungen werden unter Berücksichtigung der erwarteten Risiken gebildet.

#### **Sonstige Rückstellungen**

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

Aufwandsrückstellungen werden nicht angesetzt.

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

#### **Verbindlichkeiten**

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

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing werden mit dem Barwert der Leasingraten ausgewiesen.

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

#### **Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte**

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

### Aktioptionen

Die im Rahmen des bedingten Kapitals ausgegebenen Bezugsrechte auf Aktien der Fraport AG werden seit 1. Januar 2005 gemäß IFRS 2 bilanziert und bewertet. Die Bewertung der anteilsbasierenden Vergütung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Die erfolgsneutrale Anpassung des Eröffnungsbilanzwerts der Rücklagen beläuft sich auf rund 1,4 Mio €. Fraport hat eine Anpassung der Vergleichsinformationen in der Gewinn- und Verlustrechnung aus Wesentlichkeitsgründen unterlassen. Die Anwendung des IFRS 2 führte zum 31. Dezember 2005 zu einer Ergebnisbelastung von 1,2 Mio €.

### Neue Standards

Im Dezember 2003 hat das IASB im Rahmen seines Projekts zur Überarbeitung der IFRS folgende modifizierte Standards veröffentlicht: IAS 1 (Presentation of Financial Statements), IAS 2 (Inventories), IAS 8 (Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors), IAS 10 (Events After the Balance Sheet Date), IAS 16 (Property, Plant and Equipment), IAS 17 (Leases), IAS 21 (The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates), IAS 24 (Related Party Disclosures), IAS 27 (Consolidated and Separate Financial Statements), IAS 28 (Investments in Associates), IAS 31 (Interest in Joint Ventures), IAS 33 (Earnings per Share) sowie IAS 40 (Investment Property). Die überarbeiteten Standards ersetzen die früheren Versionen dieser Standards und gelten für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2005 beginnen. Die Anwendung der überarbeiteten Standards hat auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Der überarbeitete IAS 1 führt zu einer geänderten Gliederung für die Konzern-Bilanz und die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung. In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung hat sich die Darstellung des Konzern-Jahres- und Periodenergebnisses verändert, es ist nunmehr einschließlich des Anteils fremder Gesellschafter auszuweisen.

Die Konzern-Bilanz ist fortan nach Fristigkeiten gegliedert. Bilanzpositionen werden in lang- und kurzfristige Vermögenswerte beziehungsweise Schulden aufgeteilt. Als kurzfristig werden Vermögenswerte und Schulden klassifiziert, wenn deren Restlaufzeit weniger als ein Jahr beträgt oder sie im Rahmen eines normalen Geschäftszyklus realisiert beziehungsweise erfüllt werden.

In der Bilanz werden unter den langfristigen Vermögenswerten nun Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien getrennt ausgewiesen. Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden grundsätzlich als kurzfristig ausgewiesen. Pensionsverpflichtungen werden ihrem Charakter entsprechend unter den langfristigen Schulden gezeigt. Latente Steuern sind in der Bilanz als langfristig klassifiziert.

Im Dezember 2003 hat das IASB die überarbeiteten Standards IAS 32 (Financial Instruments: Disclosure and Presentation) und IAS 39 (Financial Instruments: Recognition and Measurement) veröffentlicht. Diese Standards ersetzen IAS 32 (in der überarbeiteten Fassung von 2000) und IAS 39 (in der überarbeiteten Fassung von 2000) und gelten in dieser Form für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2005 beginnen. Auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns hat die Anwendung der überarbeiteten Standards keine wesentlichen Auswirkungen.

Im Februar 2004 hat das IASB den IFRS 2 (Share-based Payment) veröffentlicht. Dieser Standard regelt die Bilanzierung von aktienbasierten Vergütungssystemen wie die Gewährung von Aktioptionen an Mitarbeiter. IFRS 2 legt fest, wie aktienbasierte Vergütungen zu bilanzieren und zu bewerten sind, und verpflichtet die Unternehmen, die finanziellen Auswirkungen solcher aktienbasierter Vergütungen – einschließlich der Aufwendungen für Transaktionen, bei denen Aktioptionen an Mitarbeiter gewährt werden – in ihre Gewinn- und Verlustrechnung aufzunehmen. IFRS 2 gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2005 beginnen und ist rückwirkend anzuwenden. Der das Vorjahr betreffende Effekt von 1,4 Mio € ist im Vortrag der Gewinnrücklage enthalten.



Im März 2004 hat das IASB den IFRS 3 (Business Combinations) erlassen. IFRS 3 schreibt die Erwerbsmethode zur Abbildung von Unternehmenszusammenschlüssen vor. Für den Zeitpunkt des Erwerbs sind alle identifizierbaren Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Eventualverbindlichkeiten zu ihren Marktwerten („fair value“) zu bilanzieren. Ein Geschäfts- oder Firmenwert („Goodwill“) darf nicht mehr planmäßig abgeschrieben werden, sondern ist mindestens ein Mal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung („impairment test“) zu unterziehen.

Die bisherige planmäßige Abschreibungsperiode für Geschäftswerte entsprach der bestmöglichen Schätzung des Zeitraums, in dem der künftige wirtschaftliche Nutzen zufließt. Die Nutzungsdauern betragen zwischen acht und 15 Jahre.

Fraport wendet den IFRS 3 in Verbindung mit IAS 36 (Impairment of Assets) und IAS 38 (Intangible Assets) in der jeweils aktuellsten Fassung seit dem 31. März 2004 auf Unternehmenszusammenschlüsse mit einem Vertragsdatum ab diesem Zeitpunkt an. Seit dem 1. Januar 2005 werden auch Geschäfts- oder Firmenwerte und immaterielle Vermögenswerte, die vor dem 31. März 2004 im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden, entsprechend bilanziert.

Die Beendigung der planmäßigen Abschreibungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte im Geschäftsjahr 2005 führte zu einer Ergebnisentlastung von 16,3 Mio €.

Ebenfalls im März 2004 wurden die Standards IFRS 4 und 5 veröffentlicht. Ihre Anwendung hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns.

Im März 2004 hat das IASB eine Änderung für IAS 39 (Financial Instruments: Recognition and Measurement) veröffentlicht. Die Änderung vereinfacht die Umsetzung des IAS 39, indem sie Unternehmen unter weniger strengen Voraussetzungen als bisher erlaubt, von den Möglichkeiten des bilanziellen Hedge Accountings für eine Portfolio-Absicherung des Zinsänderungsrisikos Gebrauch zu machen. Die Änderungen dieses Standards gelten für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2005 beginnen. Die Anwendung des Standards hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Im Mai 2004 gab das IFRIC Interpretation IFRIC 1 (Changes in Existing Decommissioning, Restoration and Similar Liabilities) heraus. IFRIC 1 gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. September 2004 beginnen. Die Anwendung der Interpretation hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Im Dezember 2004 hat das IASB eine begrenzte Änderung des Standards IAS 39 (Financial Instruments: Recognition and Measurement) zum erstmaligen Ansatz von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten veröffentlicht. Die Änderung enthält eine Übergangsregelung für die retrospektive Anwendung der Vorschriften zur sofortigen ergebniswirksamen Erfassung („Day One Profit Recognition“). Der geänderte Standard räumt den Unternehmen im Gegensatz zur früheren Fassung des IAS 39 (vom 31. März 2004) ein Wahlrecht ein, das den Wechsel zur „Day One Profit Recognition“ erleichtert, und sorgt für Konvergenz zwischen den IASB-Standards und den US-GAAP-Vorschriften. Die Änderungen gelten für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2005 beginnen, sowie für frühere Geschäftsjahre, sofern IAS 39 und IAS 32 (jeweils in den Fassungen vom 31. März 2004) in diesen Geschäftsjahren angewendet wurden. Die Anwendung der Standards hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Im November 2004 hat das IFRIC eine Änderung der SIC-12 (Consolidation Special Purpose Entities) veröffentlicht. Diese Änderung schließt Pläne für Kapitalbeteiligungsleistungen („equity compensation plans“) in den Anwendungsbereich von SIC-12 ein. Dies bedeutet, dass ein Unternehmen, welches die Einrichtung eines aktienbasierten Entlohnungssystems an einen Treuhandfonds (oder eine vergleichbare Gesellschaft) auslagert, diesen bei Vorliegen einer Beherrschungsmöglichkeit konsolidieren muss, wenn es den IFRS 2 (Share-based Payment) anwendet. Nicht mehr in den Anwendungsbereich des SIC-12 fallen dagegen zukünftig neben den Plänen für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses („post-employment benefit plans“) auch alle anderen langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer. Die Änderung gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2005 beginnen. Im Fraport-Konzern führte die Beachtung der geänderten Vorschriften derzeit zu keinen wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

IFRIC 2 „Geschäftsguthaben bei Genossenschaften und ähnliche Finanzinstrumente“ wurde am 25. November 2004 veröffentlicht. Es erläutert wie IAS 32 Genossenschaftsanteile oder Anteile an Personenhandelsgesellschaften als Eigenkapital beziehungsweise als Fremdkapital zu klassifizieren sind. IFRIC 2 gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2005 beginnen.

Aufgrund des geänderten Ausweises der Fremdanteile am Eigenkapital und Ergebnis von konsolidierten Personenhandelsgesellschaften wurden entsprechende Beträge in der Bilanz von 1,7 Mio € (Vorjahr 1,4 Mio €) in Fremdkapital und in der Gewinn und Verlustrechnung von 1,1 Mio € (Vorjahr 0,8 Mio €) ins Finanzergebnis umgegliedert. Anteile an einer nicht konsolidierten Personenhandelsgesellschaft in Höhe von 0,1 Mio € wurden unter den sonstigen Ausleihungen ausgewiesen.

Am 2. Dezember 2004 wurde IFRIC 4 „Feststellung ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis beinhaltet,“ veröffentlicht. Es regelt Voraussetzungen unter denen eine vertragliche Vereinbarung beispielsweise Dienstleistungs- und Outsourcingvereinbarungen als Leasingverhältnisse gemäß IAS 17 zu behandeln sind. IFRIC 4 gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen, eine vorzeitige Anwendung wird empfohlen.

Am 16. Dezember 2004 wurde IFRIC 5 „Rechte auf Anteile an Fonds für Entsorgung, Wiederherstellung und Umweltsanierung“ veröffentlicht. IFRIC 5 beschäftigt sich mit Bilanzierung von Anteilen an Fonds, in welchen die zur Stilllegung beziehungsweise Rekultivierung verpflichteten Unternehmen Vermögenswerte ansammeln, um aus dem Vermögensfonds die später angefallenen Anwendungen zu finanzieren. IFRIC 5 gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen, eine vorzeitige Anwendung wird empfohlen.

IFRIC 6 „Verbindlichkeiten die sich aus einer Teilnahme an einem spezifischen Markt ergeben – Elektro- und Elektronik-Altgeräte“ wurde am 1. September 2005 veröffentlicht. Die Interpretation legt fest, ob und zu welchem Zeitpunkt Hersteller dieser Geräte Rückstellungen bilden müssen. IFRIC 6 gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Dezember 2005 beginnen.

IFRIC 4 und IFRIC 5 wurden im Rahmen dieses Jahresabschlusses noch nicht angewendet. Die künftige Anwendung der Interpretationen hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen. IFRIC 6 ist im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Fraport-Konzerns nicht relevant.

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

Am 30. Juni 2005 wurden die überarbeiteten IFRS 1 „Erstmalige Anwendung IFRS“ und IFRS 6 „Exploration und Evaluierung von mineralischen Ressourcen“ veröffentlicht. Die Vorschriften sind für den Fraport-Konzern nicht relevant.

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

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

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

### (6) Umsatzerlöse

in Mio €	2004	2005
<b>Aviation</b>		
Flughafen-Entgelte	491,1	525,6
Sicherheitsdienstleistungen	115,2	141,1
Übrige Umsatzerlöse	19,9	22,2
	<b>626,2</b>	<b>688,9</b>
<b>Retail &amp; Properties</b>		
Real Estate	173,4	157,0
Retail	113,3	117,9
Parkierung	49,0	53,2
Übrige Umsatzerlöse	38,2	45,9
	<b>373,9</b>	<b>374,0</b>
<b>Ground Handling</b>		
Bodenverkehrsdienste	414,5	428,4
Infrastrukturentgelte	183,8	192,3
Übrige Umsatzerlöse	9,8	11,4
	<b>608,1</b>	<b>632,1</b>
<b>External Activities</b>	<b>389,9</b>	<b>394,8</b>
	<b>1.998,1</b>	<b>2.089,8</b>

Zu weiteren Erläuterungen verweisen wir auf die Segmentberichterstattung (vgl. Tz. 43).

Im Segment Retail & Properties sind Erlöse aus operativen Leasingverhältnissen enthalten. Die Summe der im Geschäftsjahr erfassten bedingten Mietzahlungen beträgt 101,3 Mio €.

Bei den operativen Leasingverhältnissen handelt es sich überwiegend um die Vermietung von Gebäuden und Grundstücken. Die Laufzeit der Gebäudeleasingverträge endet grundsätzlich 2009. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt durchschnittlich 49 Jahre. Auch hier bestehen keine Kaufoptionen.

Der Bruttobuchwert der vermieteten Gebäude und Grundstücke beträgt 250,3 Mio €. Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 193,9 Mio € vorgenommen wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 5,6 Mio € beträgt.

Die Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Leasingverhältnissen:

in Mio €	Restlaufzeit			2005
	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Mindestleasingzahlungen	71,2	141,0	487,8	700,0

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

in Mio €	2004	2005
Veränderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	0,0	0,1

### (8) Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2004	2005
Andere aktivierte Eigenleistungen	21,8	20,6

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

*(9) Sonstige betriebliche Erträge*

<i>in Mio €</i>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Auflösungen von Rückstellungen	5,0	9,9
Gewinne aus Anlagenabgängen (ohne Finanzanlagen)	3,0	2,3
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	2,0	2,2
Auflösungen von Wertberichtigungen	0,2	0,3
Erträge aus Schadenersatzleistungen	1,3	2,9
Gewinne aus dem Abgang von Finanzanlagevermögen	0,0	0,4
Übrige Erträge, Vorjahre betreffend	2,6	1,2
Sonstige	9,7	12,0
	<b>23,8</b>	<b>31,2</b>

*(10) Materialaufwand*

<i>in Mio €</i>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-72,2	-75,8
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-244,0	-257,8
	<b>-316,2</b>	<b>-333,6</b>

*(11) Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter*

<i>in Mio €</i>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Löhne und Gehälter	-787,9	-835,2
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	-152,9	-160,7
Aufwendungen für Altersversorgung	-33,7	-36,6
	<b>-974,5</b>	<b>-1.032,5</b>

Der Anstieg der Personalaufwendungen betrifft mit 38,3 Mio € die ICTS, die ihr Geschäft im Bereich Sicherheitsdienstleistungen ausweitete. Bei den Gesellschaften der ICTS-Gruppe wurden im Jahresdurchschnitt 1.246 Mitarbeiter mehr eingesetzt. Bei der Fraport AG lagen die Personalaufwendungen um 8,5 Mio € über dem Vorjahreswert. Zum 1. Oktober 2005 ist bei der Fraport AG der neue TVöD (Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst) in Kraft getreten. Der TVöD unterscheidet nicht mehr zwischen Arbeitern und Angestellten. Die bisherigen Lohn- und Gehaltstabellen werden durch eine einheitliche Entgelttabelle ersetzt.

In den Personalaufwendungen sind Zuführungen zu Pensionsrückstellungen, Altersteilzeitverpflichtungen sowie Zuführungen zu Verpflichtungen aus Zeitkontenmodellen enthalten. Der Zinsanteil bei den Zuführungen zu Pensionsrückstellungen ist im Personalaufwand ausgewiesen. In den sozialen Abgaben sind die Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung enthalten.

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter		
	2004	2005
Stammbeschäftigte	23.504	25.007
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	678	774
	24.182	25.781

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Auszubildende) betrug in den vollkonsolidierten Unternehmen 25.410 (im Vorjahr 23.819), in den quotal konsolidierten Unternehmen anteilig 371 (im Vorjahr 363).

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

in Mio €	2004	2005
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	-235,1	-235,9

#### Planmäßige Abschreibungen

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

	Jahre
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	3–25 Jahre
Gebäude und Platzanlagen	5–70 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	3–33 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4–25 Jahre
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	3–30 Jahre

Von den gesamten planmäßigen Abschreibungen entfallen auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien 0,8 Mio €.

#### Außerplanmäßige Abschreibungen

In den Gesamtabschreibungen sind Wertminderungen nach IAS 36 auf Geschäfts- oder Firmenwerte von 10,5 Mio € (im Vorjahr 5,9 Mio €) sowie auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien in Höhe von 10,0 Mio € enthalten. Im Vorjahr wurden Vermögenswerte des Sachanlagevermögens in Höhe von 14,6 Mio € außerplanmäßig abgeschrieben. Die Bewertung der Vermögenswerte reflektiert die künftige Ertragserwartung. Der erzielbare Betrag entspricht dem Nutzungswert beziehungsweise dem Nettoveräußerungspreis. Im Berichtsjahr kam ausschließlich der Nutzungswert zum Einsatz. Der Bestimmung der zukünftigen Mittelzuflüsse und -abflüsse sind die Zahlen der mittelfristigen Planung zugrunde gelegt. Der Planungszeitraum umfasst grundsätzlich sechs Jahre, die ewige Rente wird in der Regel mit den unveränderten Planwerten der sechsten Periode berechnet. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate (zwischen 0,0 % und 1,5 %) berücksichtigt. Der Abzinsungsfaktor beinhaltet die gewichteten Eigen- und Fremdkapitalkosten (WACC). Im Geschäftsjahr wurden Abzinsungssätze nach Steuern von 6,2 % bis 12,1 % angewandt.

Die Wertminderungen der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien betreffen Gebäude und zugeordnete Infrastruktur im Segment Retail & Properties. Zu den außerplanmäßigen Abschreibungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte verweisen wir auch auf die Tz. 22.

### (13) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2004	2005
Mieten und Leasingaufwendungen	-42,1	-34,9
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-24,9	-28,1
Versicherungen	-23,9	-23,4
Werbungskosten	-17,2	-16,4
Abbruchkosten	-4,5	0,0
Verluste aus Anlagenabgängen	-5,3	-7,4
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-3,3	-6,8
Sonstiges	-115,6	-111,1
(davon periodenfremd)	(-1,5)	(-1,1)
	-236,8	-228,1

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

in Mio €	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfung	0,8	1,0
sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	0,2	0,1
Steuerberatungsleistungen	-	-
sonstige Leistungen	0,2	-
	1,2	1,1

### (14) Zinsergebnis

in Mio €	2004	2005
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	19,9	17,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-43,0	-40,1
	-23,1	-23,1

Im Zinsaufwand ist ein Verlust aus der Nettoposition der monetären Posten aus der Hochinflationbilanzierung von 3,8 Mio € enthalten (Vorjahr 3,7 Mio €).

### (15) Ergebnis at equity

Das Ergebnis at equity setzt sich wie folgt zusammen:

<i>in Mio €</i>	2004	2005
Flughafen Hannover	1,0	2,0
LAP	1,8	2,2
Portway	-2,5	2,7
ACF	0,2	0,1
ASG	1,3	1,2
	<b>1,8</b>	<b>8,2</b>

Bei der Portway wurden Wertaufholungen in Höhe von 2,7 Mio € vorgenommen. Aufgrund der Veräußerungsabsicht wurde die Gesellschaft in die zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte umgegliedert.

Bei der at equity-Bewertung der Gesellschaft Flughafen Hannover wurde erstmals ein IFRS-Abschluss zugrunde gelegt.

### (16) Erträge aus Beteiligungen

Die Erträge aus Beteiligungen setzten sich folgendermaßen zusammen:

<i>in Mio €</i>	2004	2005
30 % Dividendenrechte an Antalya	8,0	0,0
Ineuropa Handling UTE	5,7	6,3
	<b>13,7</b>	<b>6,3</b>

### (17) Wertminderungen auf Finanzanlagen

Die Wertminderungen auf Finanzanlagen betreffen die Gesellschaften:

<i>in Mio €</i>	2004	2005
Tradeport Hong Kong Ltd. (Darlehen)	-3,3	0,0
Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach (Darlehen)	-1,4	-1,3
ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH (Anteile und Darlehen)	-1,2	0,0
	<b>-5,9</b>	<b>-1,3</b>



### (18) Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio €	2004	2005
<b>Erträge</b>		
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	1,5	4,2
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	2,8	0,1
Fremdwährungskursgewinne realisiert	0,7	0,4
	<b>5,0</b>	<b>4,7</b>
<b>Aufwendungen</b>		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-3,1	-8,1
Fremdwährungskursverluste realisiert	-0,7	-1,1
Bewertung von Derivaten	-0,4	-0,5
Ergebnisanteile der Minderheitsgesellschafter an GCS	-0,8	-1,1
Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	-	-5,2
Risiken des Beteiligungsbereichs (Air-Transport IT)	-2,5	0,0
	<b>-7,5</b>	<b>-16,0</b>
<b>Sonstiges Finanzergebnis insgesamt</b>	<b>-2,5</b>	<b>-11,3</b>

Die Anteile der Minderheitsgesellschafter an der GCS wurden aufgrund der geänderten Ansatz- und Bewertungsvorschriften des IAS 32 für Personenhandelsgesellschaften als Finanzinstrument behandelt. Minderheitsanteile am Ergebnis der GCS wurden im sonstigen Finanzergebnis erfasst. Die Vorjahreszahlen wurden in Höhe von 0,8 Mio € entsprechend angepasst.

### (19) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

in Mio €	2004	2005
Laufende Ertragsteuern	-139,3	-143,6
Latente Ertragsteuern	18,4	19,7
	<b>-120,9</b>	<b>-123,9</b>

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 eventuelle Wertminderungen wird jedoch gemäß IAS 12 keine Steuerlatenz berechnet.

Die bilanzierten Steuerlatenzen betreffen folgende Bilanzposten:

in Mio €	2004		2005	
	aktiv	passiv	aktiv	passiv
Sachanlagen	1,3	-146,1	4,3	-142,0
Finanzanlagen	0,5	-0,1	13,2	-
Vorräte	-	-	-	-
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	-	-0,1	1,2	-
Rechnungsabgrenzungsposten	0,4	-	-	-3,6
Pensionsrückstellungen	2,3	-	0,6	-
Sonstige Rückstellungen	26,5	-	11,8	-
Verbindlichkeiten	4,7	-10,0	13,7	-7,4
Übrige Bilanzposten	2,0	-7,3	5,9	-3,4
Verlustvorträge	1,8	-	2,5	-
<b>Summe aus Einzelabschlüssen</b>	<b>39,5</b>	<b>-163,6</b>	<b>53,2</b>	<b>-156,4</b>
Saldierung	-34,0	34,0	-44,6	44,6
Konsolidierungsmaßnahmen	7,9	-0,2	10,7	-0,4
<b>Konzern-Bilanz</b>	<b>13,4</b>	<b>-129,8</b>	<b>19,3</b>	<b>-112,2</b>

Steuerlatenzen aus steuerlichen Verlustvorträgen sind in Höhe von 1,2 Mio € (im Vorjahr 0,0 Mio €) nicht angesetzt. In den Steuerlatenzen sind 4,6 Mio € (im Vorjahr 1,7 Mio €) aktivische Abgrenzungen auf negative Marktwerte von Finanzderivaten enthalten. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahresstand von 2,9 Mio € wurde korrespondierend zu der Veränderung der Marktwerte erfolgsneutral behandelt.

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

in Mio €	2004	2005
Ergebnis vor Ertragsteuern	258,5	285,4
Gewerbeertragsteuer in Deutschland	-54,9	-62,5
<b>Ergebnis nach Gewerbeertragsteuer</b>	<b>203,6</b>	<b>222,9</b>
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand*	-53,8	-58,8
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	-2,8	-2,3
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-1,1	-1,1
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Betriebsprüfungsrückstellungen	-13,7	-12,8
Steuereffekt auf ergebniswirksame Konsolidierungsmaßnahmen	-6,3	-4,6
Steuereffekt auf steuerfreie und periodenverschobene steuerpflichtige Erträge	12,2	19,0
Sonstiges	-0,5	-0,8
Gewerbeertragsteuer in Deutschland	-54,9	-62,5
<b>Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung</b>	<b>-120,9</b>	<b>-123,9</b>

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

## (20) Sonstige Steuern

in Mio €	2004	2005
Sonstige Steuern	-6,6	-5,0

Die sonstigen Steuern bestehen überwiegend aus Grundsteuern.

## (21) Ergebnis je Aktie

in Mio €	2004		2005	
	unverwässert	verwässert	unverwässert	verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss in Mio €	136,4	136,4	161,2	161,2
Gewichtete Aktienzahl	90.333.347	92.030.263	90.800.771	92.110.740
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	1,51	1,48	1,78	1,75

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2005 ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt an ausgegebenen Aktien, die einem Anteil am Grundkapital von 10 € entsprechen. Durch die Kapitalerhöhungen sowie den Erwerb und die Weitergabe von eigenen Aktien hat sich die Anzahl der Aktien im Umlauf von 90.515.040 auf 91.078.430 zum 31. Dezember 2005 verändert. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 90.800.771 Aktien ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 1,78 €.

Durch die den Mitarbeitern im Rahmen einer Betriebsvereinbarung (Mitarbeiterbeteiligungsprogramm) gewährten Rechte zum Aktienwerb (genehmigtes Kapital) sowie durch die Ausgabe von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans 2005 (bedingtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.110.740 und somit ein verwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 1,75 €.

## Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

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

## (22) Geschäfts- oder Firmenwert

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

in Mio €	Buchwert 1.1.2005	Zugänge	Abgänge	Wertmin- derungen gemäß IAS 36	Buchwert 31.12.2005
ICTS	92,6				92,6
Antalya	18,5			-10,4	8,1
Media	0,3				0,3
Teilkonzern ICTS	4,3	2,1	-0,1	-0,1	6,2
Teilkonzern TCR	1,1				1,1
	116,8	2,1	-0,1	-10,5	108,3

## (23) Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2004	31.12.2005
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	52,5	50,2

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten angesetzt. Entsprechend dem Nutzungsverlauf werden sie um planmäßige Abschreibungen nach der linearen Methode vermindert. Die sonstige immaterielle Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen EDV-Programme.

## (24) Sachanlagen

in Mio €	31.12.2004	31.12.2005
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.705,3	1.750,6
Technische Anlagen und Maschinen	267,3	245,5
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	106,8	125,0
Anlagen im Bau	302,1	466,2
	<b>2.381,5</b>	<b>2.587,3</b>

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

Einzelne Grundstücke sind mit Grundschulden in Höhe von insgesamt 6,3 Mio € belastet.

Das wirtschaftliche Eigentum an Leasinggegenständen wird gemäß IAS 17 dem Leasingnehmer zugerechnet, wenn die wesentlichen Risiken und Chancen dem Leasingnehmer zuzurechnen sind. Im Berichtsjahr werden innerhalb der anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 24,4 Mio € (im Vorjahr 17,7 Mio €) bilanziert:

in Mio €	2004	2005
Kapitalisierte Leasingraten zum Anschaffungszeitpunkt	23,1	34,5
Kumulierte Abschreibung	-5,4	-10,1
<b>Buchwert 31.12.</b>	<b>17,7</b>	<b>24,4</b>

Bei den Leasinggegenständen handelt es sich überwiegend um Spezialfahrzeuge mit einer Vertragslaufzeit von 2004 bis 2012. Am Ende der Laufzeit besteht grundsätzlich eine Kaufoption zum Restwert beziehungsweise zu einem vereinbarten Festpreis.

## (25) Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

in Mio €	31.12.2004	31.12.2005
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-	37,4

Die Anlagenimmobilien betreffen im Wesentlichen Grundstücke, die zwecks der Erzielung von Mieteinnahmen erworben wurden. Der beizulegende Zeitwert der Anlagenimmobilien entspricht nach internen Wertermittlungen zum Bilanzstichtag dem Buchwert. Ein Verkehrswertgutachten Stand 31. Dezember 2005 lag nicht vor.

Im Geschäftsjahr sind nur unwesentliche Mieteinnahmen und betriebliche Aufwendungen aus genutzten Immobilien angefallen. Für den Unterhalt der nicht genutzten Immobilien sind Kosten von insgesamt 0,6 Mio € aufgewendet worden.

## (26) Beteiligungen at equity

in Mio €	31.12.2004	31.12.2005
Flughafen Hannover	29,3	31,2
LAP	15,5	20,2
ASG	1,5	1,4
ACF	0,5	0,7
Gateway Gardens	0,1	0,1
Tradeport Hong Kong	0,0	0,0
Portway	0,0	0,0
	46,9	53,6

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

Die Zugänge betreffen 18,75 % der Kapitalanteile an der Tradeport Hong Kong Ltd. und im Übrigen die laufenden at equity-Fortschreibungen.

Die Abgänge betreffen im Wesentlichen die Ausschüttung der ASG (1,3 Mio €).

Bei der Portway wurden Wertaufholungen in Höhe von 2,7 Mio € vorgenommen. Aufgrund der Veräußerungsabsicht wurde die Gesellschaft in die zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte umgliedert.

Bei der at equity-Bewertung der Gesellschaft Flughafen Hannover wurde erstmals ein IFRS-Abschluss zugrunde gelegt. Die Jahresabschlüsse der übrigen Beteiligungen at equity wurden ebenfalls gemäß IFRS aufgestellt.

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

in Mio €	Vermögenswerte		Eigenkapital		Schulden		Gesamterträge		Periodenergebnis	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Flughafen Hannover	334,4	326,4	127,3	134,4	207,1	192,0	129,5	138,5	5,0	6,7
LAP	117,7	156,1	36,2	47,2	81,5	108,9	60,8	72,1	4,3	5,1
ASG	9,3	9,5	3,2	2,9	6,1	6,6	32,1	34,0	2,7	2,4
ACF	4,1	4,0	1,3	1,6	2,8	2,4	15,8	15,5	0,5	0,3
Gateway Gardens	48,4	51,8	0,3	0,3	48,1	51,5	0,8	5,2	0,0	0,0
Tradeport Hong Kong	36,5	40,6	9,3	9,2	27,2	31,4	3,0	5,4	-3,4	-1,7
Portway	12,6	-	5,0	-	7,6	-	18,6	-	-1,3	-

## (27) Andere Finanzanlagen

in Mio €	31.12.2004	31.12.2005
<i>Available-for-sale-Finanzanlagen</i>		
Wertpapiere des Anlagevermögens	30,9	15,7
Sonstige Beteiligungen	1,3	1,3
<i>At fair value</i>		
Wertpapiere	0,0	174,8
<i>Ausleihungen</i>		
Ausleihungen an Beteiligungen	8,8	8,3
Sonstige Ausleihungen	11,6	9,4
	<b>52,6</b>	<b>209,5</b>

Bei den Zugängen unter den Wertpapieren in der Kategorie „Available-for-sale“ des Anlagevermögens handelt es sich um die Aufstockung der Währungsfondsanteile um nominal 5,0 Mio € auf 15,0 Mio €.

Bei den Zugängen unter den Wertpapieren in der Kategorie „At fair value“ handelt es sich um Investitionen in vier Schuldscheindarlehen in Höhe von insgesamt 160,0 Mio € jeweils mit einer Laufzeit von drei und fünf Jahren, die in der Zeit von März bis Oktober vorgenommen wurden. Ebenfalls im Oktober wurde eine Anleihe in Höhe von 20,0 Mio € mit einer Laufzeit von zwei Jahren erworben.

Zwei Schuldscheindarlehen von insgesamt 100 Mio € weisen ein S&P-Rating von AAA auf und besitzen damit nur ein sehr geringes Ausfallrisiko. Die zwei anderen Schuldscheindarlehen (60,0 Mio €) sowie eine Anleihe (20,0 Mio €) beinhalten eine vertraglich garantierte Kapitalrückzahlung. Das Ausfallrisiko beschränkt sich somit auf das Kontrahentenrisiko der Banken.

Die im Vorjahr hier ausgewiesenen Wertguthaben des Publikumsfonds, die im Rahmen des Insolvenzschutzkonzepts erworben wurden, sind im Berichtsjahr als Plan Assets dergestalt berücksichtigt, dass der beizulegende Zeitwert mit personalbezogenen Rückstellungen saldiert wurde. Es wurden Erträge von insgesamt 0,6 Mio € erfolgswirksam vereinnahmt.

## (28) Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2004	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2005
Gegen Gemeinschaftsunternehmen	0,2	–	0,2	0,2	–	0,2
Gegen assoziierte Unternehmen	1,8	–	1,8	2,2	–	2,2
Gegen sonstige Beteiligungen	1,1	–	1,1	1,4	–	1,4
Sonstige Vermögenswerte	51,1	48,7	99,8	55,7	8,8	64,5
Rechnungsabgrenzungsposten	10,0	26,5	36,5	12,0	24,4	36,4
	<b>64,2</b>	<b>75,2</b>	<b>139,4</b>	<b>71,5</b>	<b>33,2</b>	<b>104,7</b>

Der wesentliche Posten in den sonstigen Vermögenswerten betrifft die Forderung im Rahmen des passiven Schallschutzprogramms in Höhe von 19,1 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 Vermögenswerten ist eine Forderung gegen das Land Hessen auf Grund eines im Jahr 2001 geschlossenen Vergleichsvertrags im Zusammenhang mit der Sanierung eines ehemaligen Munitionssprengplatzes in Höhe von 9,7 Mio €, wofür die Fraport AG in Vorleistung getreten ist (Ursprungsbetrag gemäß Vergleichsvertrag in 2002 23,0 Mio €). Die Rückzahlungen durch das Land Hessen erfolgen in Jahresraten bis 2009.

In den sonstigen Vermögenswerten sind positive Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von 4,2 Mio € enthalten.

Darüber hinaus sind in den sonstigen Vermögenswerten Forderungen aus laufenden Steuern in Höhe von 11,6 Mio € enthalten.

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

### (29) Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2004	31.12.2005
Latente Steueransprüche	13,4	19,3

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

### (30) Vorräte

in Mio €	31.12.2004	31.12.2005
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10,0	12,5
Fertige Erzeugnisse	1,7	1,8
Bezogene Waren	0,2	0,0
Geleistete Anzahlungen	0,2	0,1
	<b>12,1</b>	<b>14,4</b>

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten unter der Anwendung der gewogenen Durchschnittsmethode bewertet. Die Herstellungskosten enthalten gemäß IAS 2 die direkt zurechenbaren Einzelkosten und Fertigungsgemeinkosten. Im Berichtsjahr wurden Wertminderungen auf Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe von 0,1 Mio € (im Vorjahr 2,0 Mio €) vorgenommen.

*(31) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen*

<i>in Mio €</i>	<i>31.12.2004</i>	<i>31.12.2005</i>
<i>Gegen fremde Unternehmen</i>	168,6	190,0

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

*(32) Zahlungsmittel*

<i>in Mio €</i>	<i>31.12.2004</i>	<i>31.12.2005</i>
<i>Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks</i>	666,4	574,2

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

Die sonstigen Guthaben betreffen im Wesentlichen Tagesgelder.

Bei Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 25,8 Mio € einer Verfügungsbeschränkung.

*(33) Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte*

<i>in Mio €</i>	<i>31.12.2004</i>	<i>31.12.2005</i>
<i>Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte</i>	–	2,7

Bei den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten handelt es sich um Anteile an der Portway (Siehe auch Tz. 15), die am 18. Januar 2006 veräußert wurden. Die Anteile sind dem Segment External Activities zuzurechnen.

*(34) Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital*

<i>in Mio €</i>	<i>31.12.2004</i>	<i>31.12.2005</i>
<i>Gezeichnetes Kapital</i>	905,1	910,7
<i>Kapitalrücklage</i>	537,6	550,5
<i>Gewinnrücklagen</i>	520,1	599,2
<i>Konzern-Bilanzgewinn</i>	68,0	82,1
	<b>2.030,8</b>	<b>2.142,5</b>

**Gezeichnetes Kapital**

Das gezeichnete Kapital stieg im Jahr 2005 um 5.536.470 € durch die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms.



Im laufenden Geschäftsjahr wurden Aktien zur Bedienung der Stock Options im Rahmen des bedingten Kapitals in Höhe von 4.276.250 € geschaffen. Die Voraussetzungen für die Ausübung der Bezugsrechte für die 1. und 3. Tranche wurden im Geschäftsjahr 2005 erfüllt.

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

#### Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzt sich aus 91.192.355 (im Vorjahr 90.638.708) auf den Inhaber lautenden (nennwertlosen) Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 10,00 € zusammen.

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

	Gezeichnetes Kapital Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grund- kapital in €	Anteil am Grund- kapital in %
<b>Stand 1.1.2005</b>	<b>90.638.708</b>	<b>90.515.040</b>	<b>123.668</b>	<b>1.236.680</b>	<b>0,136</b>
Mitarbeiterbeteiligungsprogramm: Kapitalerhöhung	126.022	126.022			
Management-Stock- Options-Programm (MSOP): Kapitalerhöhungen	427.625	427.625			
Vorstandsvergütung: Aktienweitergabe an Vorstände		9.743	-9.743	-97.430	0,011
<b>Stand 31.12.2005</b>	<b>91.192.355</b>	<b>91.078.430</b>	<b>113.925</b>	<b>1.139.250</b>	<b>0,125</b>

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms wurden am 25. Mai 2005 zu einem Preis von 30,68 € an die Mitarbeiter weitergegeben.

Die an die Vorstände als vertraglicher Vergütungsbestandteil weitergegebenen Aktien wurden zum aktuellen Wert von 31,68 € verrechnet.

#### Genehmigtes Kapital

Das zum 31. Dezember 2004 vorhandene genehmigte Kapital von 11,0 Mio € (ursprünglich 15,0 Mio €) wurde in Höhe von 1.260.220 € für die Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zweck der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und von ihr beherrschter Unternehmen verwendet. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen.

Das verbleibende genehmigte Kapital von 9,7 Mio € wurde aufgelöst und ein neues genehmigtes Kapital von 9,5 Mio € beschlossen.

#### Bedingtes Kapital

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

Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2005 8,3 Mio € (ursprünglich 13,9 Mio €). In 2005 wurden von den bereits gewährten Bezugsrechten 4,3 Mio € (427.625 Optionen) ausgeübt.

Die Kapitalerhöhung zur Erfüllung von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans 2001 wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Bezugsrechten (Vorstandsmitglieder und im Inland beschäftigte Führungskräfte der Fraport AG sowie die Geschäftsführer und die Führungskräfte der verbundenen Unternehmen der Fraport AG) von ihren Bezugsrechten Gebrauch machen und die Gesellschaft die Aktienoptionen nicht durch eigene Aktien oder mittels Lieferung von Aktien durch Dritte erfüllt.

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

Bis zum Bilanzstichtag wurden aus dem MSOP 2001 und 2005 insgesamt 1.071.350 Bezugsrechte ausgegeben.

#### **Kapitalrücklage**

Die Veränderung der Kapitalrücklage resultiert aus einer Erhöhung von 2,6 Mio € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (20,68 € je Aktie) der im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 126.022) und aus dem übersteigenden Ausgabebetrag von 6,3 Mio € (1. Tranche: 21,55 €/2. Tranche: 15,64 €/3. Tranche: 8,69 € je Aktie) der im Rahmen des bedingten Kapitals zur Bedienung der Stock-Options ausgegebenen Aktien (insgesamt 427.625).

Durch die Weitergabe eigener Aktien erhöhte sich die Kapitalrücklage um weitere 0,1 Mio €.

Aufgrund der erstmaligen Anwendung des IFRS 2 wurden 1,7 Mio € aus den anderen Gewinnrücklagen in die Kapitalrücklagen eingestellt.

Aus dem Aktienoptionsprogramm ist im Berichtsjahr Personalaufwand in Höhe von 2,2 Mio € (Vorjahr 3,4 Mio €) angefallen. Dieser Betrag wurde in der Kapitalrücklage erfasst.

#### **Gewinnrücklagen**

Die Gewinnrücklagen umfassen neben den Rücklagen der Fraport AG (einschließlich gesetzlicher Rücklage in Höhe von 36,5 Mio €) die Gewinnrücklagen und Bilanzgewinne der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Tochtergesellschaften sowie Auswirkungen von Konsolidierungsmaßnahmen. Die Währungsumrechnungsdifferenzen betragen insgesamt -7,8 Mio € (im Vorjahr -14,6 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 -7,8 Mio € (im Vorjahr -3,2 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 0,90 € je Aktie (Vorjahr 0,75 € je Aktie).

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

## (35) Minderheitsanteile am Eigenkapital

in Mio €	31.12.2004	31.12.2005
Minderheitsanteile am Eigenkapital (ohne zurechenbaren Jahresüberschuss)	9,6	15,1
Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss	1,2	0,3
	10,8	15,4

Die Anteile fremder Gesellschafter betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an der Media, Flughafen Saarbrücken, Flughafen Frankfurt-Hahn, Hahn Campus, ARS und Fraport Peru sowie an Gesellschaften des ICTS-Teilkonzerns. Die Anteile der Minderheitsgesellschafter an der GCS wurden aufgrund der geänderten Ansatz und Bewertungsvorschriften des IAS 32 für Personenhandelsgesellschaften als Finanzinstrument behandelt und im Fremdkapital ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden in Höhe von 1,4 Mio € entsprechend angepasst.

## (36) Lang- und kurzfristige Finanzschulden

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2004	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2005
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	86,6	288,5	280,4	655,5	140,1	344,3	272,9	757,3
Andere	–	–	5,2	5,2	–	–	5,2	5,2
	86,6	288,5	285,6	660,7	140,1	344,3	278,1	762,5

Es bestehen folgende **wesentliche Einzelkredite**:

Laufzeit von–bis	Währung	Zinssatz in %	Stand 31.12.2004 in Mio €	Stand 31.12.2005 in Mio €
<i>Festverzinsliche Kredite</i>				
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	31,7	30,3
1999–2028	€	5,10	31,7	30,3
1996–2006	€	6,80	25,6	25,6
1998–2008	€	4,60	25,6	25,6
1998–2008	€	4,57	25,6	25,6
1999–2009	€	4,56	25,6	25,6
1998–2008	€	4,60	38,3	38,3
1998–2008	€	4,60	25,6	25,6
2004–2014	€	4,44	50,0	50,0

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

Die wesentlichen variabel verzinslichen Kreditaufnahmen bestehen bei der Fraport AG und werden zum Bilanzstichtag zwischen 2,750 % und 2,815 % verzinst.

Unter den Finanzschulden sind **Leasingverbindlichkeiten** in Höhe von 20,7 Mio € (Vorjahr 12,9 Mio €) bilanziert (vgl. Tz. 24).

Aus den Leasingverträgen sind folgende Leasingzahlungen fällig:

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2004	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2005
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Leasingzahlungen	3,1	9,7	1,8	14,6	5,0	16,7	1,5	23,2
Abzinsungsbeträge	0,1	1,2	0,4	1,7	0,3	1,9	0,3	2,5
Barwerte	3,0	8,5	1,4	12,9	4,8	14,8	1,1	20,7

Die Abzinsungsraten liegen bei rund 4,0 %. Die Laufzeit der Verträge endet 2012. Bei den Leasingzahlungen handelt es sich grundsätzlich um Mindestleasingzahlungen.

### (37) Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2004	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2005
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,3	–	0,3	0,1	–	0,1
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	1,1	–	1,1	1,4	–	1,4
Gegenüber assoziierten Unternehmen	1,1	–	1,1	3,3	–	3,3
Gegenüber Beteiligungen	0,3	0,2	0,5	0,5	–	0,5
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	2,0	20,1	22,1	–	29,0	29,0
Sonstige Rechnungsabgrenzungsposten	8,9	57,6	66,5	8,6	55,8	64,4
Sonstige Verbindlichkeiten	98,0	26,4	124,4	91,2	30,6	121,8
	111,7	104,3	216,0	105,1	115,4	220,5

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

Von den Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen entfallen auf Zuschüsse durch die öffentliche Hand 10,6 Mio € (Vorjahr 12,2 Mio €) und auf andere Zuschussgeber 18,4 Mio € (Vorjahr 9,9 Mio €). Die Zuschüsse der öffentlichen Hand betreffen insbesondere Investitionen am Flughafen Frankfurt-Hahn. Die Sonderposten werden entsprechend der Nutzungsdauer der bezuschussten Anlagegegenstände linear aufgelöst.

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

### (38) Latente Steuerverpflichtungen

in Mio €	31.12.2004	31.12.2005
Latente Steuerverpflichtungen	129,8	112,2

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß dem „temporary-concept“ des IAS 12. Dabei finden die am Bilanzstichtag geltenden beziehungsweise beschlossenen und bekannten Steuersätze Anwendung. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 19 „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ enthalten.

Die latenten Steuerverpflichtungen haben überwiegend eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

### (39) Pensionsverpflichtungen

in Mio €	Stand 1.1.2004	Verbrauch	Dienstzeit- aufwand	Zinsanteil	Versiche- rungsmathe- matische Gewinne und Verluste	Beizulegender Zeitwert des Planver- mögens IAS 19.102-104	Stand 31.12.2004
Pensionsverpflichtungen	21,8	-1,1	1,5	1,1	1,3	-	24,6
Arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen	0,2	-	0,1	-	0,6	-	0,9
	22,0	-1,1	1,6	1,1	1,9	0,0	25,5

in Mio €	Stand 1.1.2005	Verbrauch	Dienstzeit- aufwand	Zinsanteil	Versiche- rungsmathe- matische Gewinne und Verluste	Beizulegender Zeitwert des Planver- mögens IAS 19.102-104	Stand 31.12.2005
Pensionsverpflichtungen	24,6	-1,1	2,0	1,1	2,3	-8,5	20,4
Arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen	0,9	-0,1	0,1	0,1	-	-	1,0
	25,5	-1,2	2,1	1,2	2,3	-8,5	21,4

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 17 unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und deren Hinterbliebene. Darüber hinaus bestehen 129 Anwartschaften (davon 56 verfallbar) von leitenden und außertariflichen Angestellten aus der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG.

Zur Bewertung werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2005 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten vom 21. beziehungsweise 23. November 2005 erstellt. Den Berechnungen liegen die biometrischen Grundwerte nach Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde (RT 2005 G).

Für leitende Angestellte (12 unverfallbare Anwartschaften) der Fraport AG bestehen arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen in Höhe von 1,1 Mio €. Der Berechnung liegt ein versicherungsmathematisches Gutachten vom 23. November 2005 zugrunde.

Im Geschäftsjahr 2005 wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände abgeschlossen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche wurden mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 10,0 Mio € angesetzt. Davon wurde der auf die aktiven Vorstände entfallene Barwert der Pensionsverpflichtung (DBO) mit dem Aktivposten der Rückdeckungsversicherung saldiert. Die zu erwartende Verzinsung der Rückdeckungsversicherungsansprüche für das nächste Geschäftsjahr entspricht einer Höhe von zirka 4,5 %.

Eine Sensitivitätsanalyse mit Variationen der Zinssätze um +/-0,5 % bezüglich der Pensionsverpflichtung der Fraport AG, zeigt eine Erhöhung der Barwertverpflichtung um 1,5 Mio € (3,5 %) beziehungsweise eine um 1,4 Mio € geringere Verpflichtung (4,5 %) auf.

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – [ATV-K]) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK Wiesbaden beläuft sich auf 6,2 %; hiervon übernimmt der Arbeitgeber 5,7 %, die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,5 %. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 1,4 % erhoben. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und Leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über der tariflich festgesetzten BAT-I-Obergrenze liegt, eine zusätzliche Umlage von 9 % gezahlt. Derzeit liegen keine Erkenntnisse vor, dass das Sanierungsgeld in 2006 steigen wird. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass auch künftig Beitragserhöhungen erfolgen werden. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 428,3 Mio €.

Bei dem vorliegenden Plan handelt es sich um einen gemeinschaftlichen Plan mehrerer Arbeitgeber (IAS 19.7), da sich die beteiligten Gesellschaften sowohl das Risiko der Kapitalanlage als auch das biometrische Risiko teilen.

Die ZVK-Versorgung ist grundsätzlich als leistungsorientierter Versorgungsplan einzuordnen (IAS 19.27). Eine Bilanzierung als leistungsorientierter Plan erfordert nach IAS 19.29 jedoch genaue Angaben über den Anteil der Pensionsverpflichtungen der Gesellschaft an der Gesamtverpflichtung sowie den genauen Anteil am Gesamtvermögen der ZVK.

Sind nur unzureichende Informationen vorhanden und deckt eine Gesellschaft mit ihren Beiträgen auch die Risiken anderen Trägerunternehmen (IAS 19.32 b), ist eine Bilanzierung wie bei einem beitragsorientierten Plan vorzunehmen.

Aus diesem Grund hat die Fraport AG den vorliegenden Plan als beitragsorientierten Plan behandelt.

#### (40) Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

Die Entwicklung der lang- und kurzfristigen Ertragsteuerrückstellungen stellt sich folgendermaßen dar:

in Mio €	Stand 1.1.2005	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Stand 31.12.2005
Steuerrückstellungen	195,2	-133,4		123,7	185,5
davon langfristig	151,7				167,0
davon kurzfristig	43,5				18,5

#### (41) Lang und kurzfristige sonstige Rückstellungen

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

in Mio €	Stand 1.1.2005	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Beizulegender Zeitwert des Planver- mögens IAS 19.102-104	Stand 31.12.2005
Personal	98,7	-29,3	-5,0	49,3	-19,5	94,2
davon langfristig	45,4					39,5
davon kurzfristig	53,3					54,7

Die Personalrückstellungen beinhalten Verpflichtungen aus der Leistungs- und Erfolgsbeteiligung (LEA „Leistung – Erfolg – Anerkennung“), Regelungen für Altersteilzeit und Vorruhestand aus der vorzeitigen Beendigung der Arbeitsverhältnisse.

in Mio €	Stand 1.1.2005	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Stand 31.12.2005
Umwelt	20,5	-4,7	0,0	15,4	31,2
Übrige	161,8	-63,7	-4,9	99,7	192,9
	<b>182,3</b>	<b>-68,4</b>	<b>-4,9</b>	<b>115,1</b>	<b>224,1</b>
davon langfristig	49,9				72,6
davon kurzfristig	132,4				151,5

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 51,4 Mio € die in 2003 gebildete Rückstellung für die Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms bei der Fraport AG (vgl. Tz. 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 2,0 Mio € enthalten.

#### (42) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2004	31.12.2005
Gegenüber fremden Unternehmen	100,4	173,3

## Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

#### (43) Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

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

Seit dem 1. Januar 2004 berichten wir nach den Segmenten Aviation, Retail & Properties, Ground Handling und External Activities.

Bei der Fraport AG werden die Unternehmensdaten einerseits in marktorientierte Geschäfts- und Servicefelder, andererseits in Zentralbereiche eingeteilt. Alle Geschäfts- und Servicefelder werden eindeutig jeweils einem Segment zugeordnet. Für die Zentralbereiche erfolgt eine sachgerechte Schlüsselung.

Die Daten der Beteiligungsgesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind und Beteiligungen, die ihre Geschäftstätigkeit außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen, werden in der primären Berichterstattung dem Segment External Activities zugeordnet. Die Beteiligungsgesellschaften, die in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, werden entsprechend Ihrer Geschäftstätigkeit dem jeweiligen Segment zugeordnet.

Die intersegmentären Erträge ergeben sich im Wesentlichen aus der Fraport AG-internen Weiterverrechnung der Mieten für Grundstücke, Gebäude und Flächen sowie Instandhaltungsleistungen, Informationstechnologie und Energie/Versorgung. Die entsprechenden Vermögenswerte sind dem Segment Retail & Properties zugeordnet. Die Weiterverrechnung an die nutzenden Einheiten erfolgt auf Basis der angefallenen Kosten einschließlich kalkulatorischer Zinsen.

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

Die Geschäftswerte aus der Kapitalkonsolidierung und die entsprechenden Abschreibungen wurden anhand unserer Struktur eindeutig auf die Segmente verteilt.

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

Im sekundären Berichtsformat nach Regionen erfolgt die Einteilung nach den derzeit hauptsächlichen Einsatzgebieten Deutschland, übriges Europa, Asien und übrige Welt. Die unter Asien ausgewiesenen Werte betreffen hauptsächlich die Türkei und die Volksrepublik China.

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

Der Abschreibungsaufwand des Segmentvermögens enthält Wertminderungen gemäß IAS 36 auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie das Sachanlagevermögen von insgesamt 20,5 Mio €. Die Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 10,5 Mio € belasteten das Segment External Activities. Die Wertminderungen auf das Sachanlagevermögen von 10,0 Mio € belasten das Segment Retail & Properties.

Im Segmentvermögen sind Wertaufholungen in Höhe von 2,7 Mio € für die Gesellschaft Portway enthalten, die dem Segment External Activities zugeordnet ist.

Im Geschäftsjahr wurde die Gliederung für die Konzern-Bilanz (gem. IAS 1) geändert. Der Ausweis des Anteils fremder Gesellschafter erfolgt nun im Eigenkapital und nicht mehr in den Schulden. Die Vergleichsdaten 2004 wurden der beschriebenen Änderung angepasst.

Weitere Erläuterungen zur Segmentberichterstattung sind im Lagebericht enthalten.



## Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

### (44) Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

#### Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit von 493,7 Mio € resultiert mit 653,5 Mio € (im Vorjahr 632,9 Mio €) aus dem betrieblichen Bereich. Demgegenüber stehen Mittelabflüsse in Höhe von 16,8 Mio € (im Vorjahr 9,4 Mio €) aus dem finanziellen Bereich sowie 143,0 Mio € (im Vorjahr 104,9 Mio €) für Ertragsteuern. Höhere Mittelabflüsse im finanziellen Bereich und für Steuern ergeben somit insgesamt ein um 24,9 Mio € niedrigeren Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

#### Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit/Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit

Die Ausgaben für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen haben sich gegenüber dem Vorjahr um 198,3 Mio € erhöht. Maßgeblich dafür waren Investitionen am Flughafen Frankfurt im Rahmen des Ausbauprogramms und die Erweiterung der Terminals. Die Investitionen in Anlageimmobilien betreffen Grundstücke, die zum Zweck der Erzielung von Mieteinnahmen erworben wurden.

Bei dem Erwerb von Tochterunternehmen handelt es sich um den Kauf von Anteilen an der Underwater Security Consultants Ltd. (50,1 %) sowie an der New Age Aviation Security US Inc. (75 %).

Die sonstigen Finanzinvestitionen betreffen insbesondere die im Rahmen des Asset-Managements getätigten Geldanlagen in Form von Schuldscheindarlehen (160,0 Mio €), Anleihe (20,0 Mio €) und Währungsfonds (5,0 Mio €).

Die Finanzierungstätigkeit weist einen Mittelzufluss von 46,2 Mio € aus, der sich insbesondere aus der Kapitalerhöhung und der Aufnahme von Finanzkrediten ergab.

Im Geschäftsjahr 2005 wurden langfristige Kredite von rund 68,4 Mio € getilgt. Die Einzahlungen aus der Aufnahme neuer Kredite sowie Termingeldern belaufen sich im gleichen Zeitraum auf rund 165,8 Mio €.

#### Angaben zum Erwerb von Tochterunternehmen

in Mio €	2005
Zahlungsmittel	0,1
Nettoumlaufvermögen	-0,3
Anlagevermögen	0,8
<b>Erworbenes Eigenkapital</b>	<b>0,6</b>
Gesamtkaufpreis	2,6
abzüglich erworbene Nettzahlungsmittel	-0,1
<b>Erwerb von konsolidierten Tochterunternehmen</b>	<b>2,5</b>

#### Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand besteht aus den Bilanzpositionen Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks. Diese Mittel stammen im Wesentlichen aus den Emissionserlösen des Börsengangs. Von den Guthaben bei Kreditinstituten unterliegen 25,8 Mio € einer Verfügungsbeschränkung.

## Sonstige Angaben

### (45) Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2005 ergeben sich Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften in Höhe von 2,7 Mio € (davon entfallen 1,1 Mio € auf Tochterunternehmen) und aus Gewährleistungsverträgen in Höhe von 64,6 Mio €. Diese beinhalten im Wesentlichen Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von 54,6 Mio €. In den Vertragserfüllungsgarantien enthalten ist eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von 33,9 Mio €, für die eine Rückgriffsforderung auf die übrigen Garantiegeber in Höhe von 16,1 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.

### (46) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

#### Bestellobligo

in Mio €	31.12.2004	31.12.2005
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und Investment Properties	402,5	351,3
Bestellungen für Energiebezug	462,2	461,5
	<b>864,7</b>	<b>812,8</b>

#### Operating Leases

in Mio €	31.12.2004	31.12.2005
Miet- und Leasingverträge		
bis zu einem Jahr	39,4	8,2
länger als ein und bis zu fünf Jahren	110,5	14,3
länger als fünf Jahre	69,4	27,8
	<b>219,3</b>	<b>50,3</b>

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 Geschäftsjahr 2005 wurde bei der Fraport AG die Berechnung der Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen unter Berücksichtigung der nach Einzelverträgen vereinbarten Grundmietzeit ermittelt. Im Vorjahr wurden die Verpflichtungen auf Basis der insgesamt im Geschäftsjahr angefallenen Miet- und Leasingaufwendungen berechnet. Nach der neuen Vorgehensweise hätten sich für das Geschäftsjahr 2004 Verbindlichkeiten fällig innerhalb des folgenden Geschäftsjahres in Höhe von 4,0 Mio €, fällig innerhalb der darauf folgenden fünf Jahre in Höhe von 31,6 Mio € ergeben.

### Sonstige Verpflichtungen

Beim Flughafen Frankfurt-Hahn resultieren weitere finanzielle Verpflichtungen aus einer möglichen Kaufpreisnachzahlung von 3,8 Mio € an die Bundesrepublik Deutschland aus dem Liegenschaftserwerb. Die vertragsgemäße Bewertung zum Stichtag führte zu einer ermittelten Kaufpreisnachzahlung von 1,5 Mio €, die in den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten ist, sodass die verbleibenden möglichen finanziellen Verpflichtungen hieraus nur noch 1,2 Mio € betragen.

Im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement:

in Mio €	31.12.2004	31.12.2005
Kapitaleinzahlungsverpflichtung in PIATCO (40,0 Mio US-\$)	29,3	33,9
Bedingte Restkaufpreiszahlung PAGS (2,0 Mio US-\$)	1,5	1,7
	<b>30,8</b>	<b>35,6</b>

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

## (47) Stock Options

### Management Stock Options Plan 2001

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

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

Die Bezugsrechte können 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.

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

Im Geschäftsjahr wurden die Voraussetzungen zur Ausübung der Bezugsrechte der 1. Tranche mit Ablauf der Sperrfrist zum 11. Juni 2003 und Überschreitung der Ausübungshöhe in Höhe von 36,28 € bzw. der 3. Tranche mit Ablauf der Sperrfrist zum

16. Mai 2005 und Überschreitung der Ausübungshöhe in Höhe von 21,49 € erstmals erfüllt. Die Voraussetzungen für die 2. Tranche waren bereits im Vorjahr erfüllt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 427.625 Aktienoptionen ausgeübt.

#### **Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005**

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

Auf der Grundlage dieses Vorschlags hat die Hauptversammlung der Fraport AG am 1. Juni 2005 die Eckpunkte des MSOP 2005 sowie die zur Unterlegung des Plans erforderlichen Kapitalmaßnahmen beschlossen. Insgesamt wird für alle Berechtigten während des Fraport-MSOP 2005 höchstens ein Gesamtvolumen von 1.515.000 Aktienoptionen bis zum 31. August 2009 ausgegeben.

Die Regelungen zur Ausgabe und Gewinnberechtigung orientieren sich im Wesentlichen an denen des MSOP 2001.

Die Aktienoptionen können den Bezugsberechtigten einmal jährlich in bis zu fünf jährlichen Tranchen gewährt werden.

Anders als der vorherige Plan enthält der neue Plan u.a. nicht nur eine absolute, sondern auch eine an die Entwicklung eines bestimmten Aktienkorbs gekoppelte relative Ausübungshürde. Außerdem ist der für den Bezugsberechtigten aus der Ausübung der Aktienoptionen resultierende Gewinn der Höhe nach begrenzt.

Die Bezugsrechte für den MSOP 2005 können erstmals nach Ablauf einer Wartezeit von drei Jahren innerhalb eines Zeitraums von weiteren zwei Jahren ausgeübt werden.

Die Aktienoptionen MSOP 2005 können nur ausgeübt werden, wenn der Schlusskurs der Fraport-Aktie an dem Handelstag, der dem Tag der Ausübung unmittelbar vorausgeht („Bemessungstag“) den ursprünglichen Ausübungspreis um mindestens 20 % übersteigt.

Die Fraport AG hat nach den Maßgaben des neuen Aktienoptionsplans für das gesamte Geschäftsjahr 2005 198.300 Bezugsrechte ausgegeben.

Weitere Erläuterungen zum bedingten Kapital siehe Tz. 34.

Entwicklung der ausgegebenen Bezugsrechte:

<i>in Mio €</i>	<i>Gesamt</i>	<i>Vorstand</i>	<i>Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen</i>	<i>Führungskräfte der Fraport AG</i>
<i>Bestand ausgegebene Bezugsrechte am 1.1.2005</i>	656.100	240.050	64.750	351.300
<i>Ausgegeben in 2005</i>	198.300	50.000	22.000	126.300
<i>Ausgeübt in 2005</i>	-427.625	-158.050	-41.250	-228.325
<i>Verfallen in 2005</i>	-7.000	0	0	-7.000
<i>Bestand ausgegebene Bezugsrechte am 31.12.2005</i>	419.775	132.000	45.500	242.275

Von den ausstehenden Optionen sind 8.825 (Vorjahr 55.150) ausübbar. Der gewichtete Durchschnittsaktienkurs des Geschäftsjahres belief sich auf 36,14 € (Vorjahr 25,63 €). Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2001 bis 2005 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Ausgabezeitpunkt	Ende Sperrfrist	Ende Ausübungszeitraum	Ausübungshürde in €	Ausübungspreis in €
<b>MSOP 2001:</b>					
Tranche 2001	11. Juni 2001	11. Juni 2003	11. Juni 2006	36,28	31,55
Tranche 2002	15. Mai 2002	15. Mai 2004	15. Mai 2007	29,49	25,64
Tranche 2003	16. Mai 2003	16. Mai 2005	16. Mai 2008	21,49	18,69
Tranche 2004	16. April 2004	16. April 2006	16. April 2009	26,57	23,10
<b>MSOP 2005:</b>					
Tranche 2005	6. Juni 2005	6. Juni 2008	16. März 2010	39,49	32,91 *

\* Ursprünglicher Ausübungspreis zum Ausgabezeitpunkt, vorbehaltlich einer Adjustierung durch das relative Erfolgsziel.

Aus dem Aktienoptionsprogramm ist im Berichtsjahr Personalaufwand in Höhe von 2,2 Mio € (Vorjahr 3,4 Mio €) angefallen. Dieser Betrag wurde in der Kapitalrücklage erfasst.

#### (48) Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide beträgt 58,60 %. Daraus entfallen auf die Bundesrepublik Deutschland 6,58 %, das Land Hessen 31,75 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,27 %.

Am 26. Oktober 2005 hat die Bundesrepublik Deutschland ihren bis dahin gehaltenen Anteil von 18,16 % in zwei Tranchen bei Finanzinvestoren platziert. 11,58 % der Anteile wurden direkt veräußert. Die zweite Tranche stellt eine Kombination aus Kaufoptionen und Umtauschanleihe mit einer Laufzeit von 17 Monaten dar. Die Käufer dieser Tranche haben das Recht, im März 2007 die restlichen 6,58 % der Bundes-Aktien zu übernehmen.

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

Am 8. November 2005 hat uns die Deutsche Lufthansa AG mitgeteilt, dass ihr Anteil an der Fraport AG 5,01 % beträgt.

Am 10. Februar 2006 hat Julius Bär Investment Management NY mitgeteilt, dass sie 5,40 % der Fraport-Aktien hält.

#### (49) Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestehen folgende derivative Finanzpositionen:

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005
Zinsswaps	296,4	350,7	-8,1	-19,3	-	0,0
CMS-Floors	50,0	50,0	2,1	4,2	2,1	4,2
Zinsscaps (Berechtigter)	102,2	102,2	0,0	0,0	-	0,0
Zinsscaps (Verpflichteter)	102,2	102,2	0,0	0,0	-	0,0

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

in Mio €	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005
Zinsswaps – cash flow hedges	0,0	0,0	-5,7	-14,2
Zinsswaps – trading	0,0	0,0	-2,4	-5,1
CMS-Floor – trading	2,1	4,2	0,0	0,0
Zinscaps (Berechtigter) – trading	0,0	0,0	0,0	0,0
Zinscaps (Verpflichteter) – trading	0,0	0,0	0,0	0

Derivative Finanzinstrumente werden im Wesentlichen von der Fraport AG abgeschlossen. Gemäß Zins- und Währungsrisikomanagementrichtlinie werden diese nicht zu spekulativen Zwecken eingesetzt.

Zum Abschlussstichtag bestehen 17 Zinsswaps. Von diesen wurden zwei in 2005, 13 in 2004 und jeweils einer in 1996 beziehungsweise 2000, abgeschlossen. Darüber hinaus bestehen zwei CMS-Floors, die ebenfalls in 2004 abgeschlossen wurden.

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

Insgesamt werden 15 Zinsswaps und Forward-Zinsswaps nach den Regeln des IAS 39 als cash flow hedges behandelt. Die Veränderungen der Marktwerte dieser Instrumente werden erfolgsneutral in einem Unterkonto des Eigenkapitals erfasst. Zwei Forward-Zinsswaps sowie zwei CMS-Floors beziehen sich ebenfalls auf zukünftige geplante Kapitalaufnahmen und stellen gemäß IAS 39 jedoch keine Bewertungseinheit dar, sondern werden als „held for trading“ klassifiziert. Sämtliche Wertänderungen, die sich aus dieser Klassifizierung ergeben, werden erfolgswirksam erfasst. Die Marktwerte der Zinsswaps und CMS-Floors werden als sonstige Vermögenswerte beziehungsweise sonstige Verbindlichkeiten erfasst.

Mit Ausnahme von einem US-\$-Zinsswap, mit einem Nominalvolumen von 32,0 Mio US-\$, lauten grundsätzlich alle weiteren Swaps auf Euro.

Die Zinsswaps haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr bis zu zehn Jahren. Zinsswaps von nominal 52,7 Mio € haben eine Restlaufzeit von bis zu zwei Jahren, der restliche Teil hat eine Laufzeit über fünf Jahre.

Die aus den Zinsswaps resultierenden gezahlten fixen Zinssätze lagen im Jahresverlauf 2005 zwischen 3,66 % und 6,71 %. Die Basis für die zu empfangenen variablen Zinssätze sind EURIBOR und USD-LIBOR. Die Fixings lagen im Berichtszeitraum zwischen 2,14 % und 3,43 %. Die empfangenen variablen Zinssätze werden innerhalb des nächsten Jahres angepasst.

Die Effektivität der abgeschlossenen Zinsswaps ist gegeben und wird in regelmäßigen Abständen überprüft.

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

Aus positiven Marktwerten von abgeschlossenen Derivaten resultiert ein Kreditrisiko (Kontrahentenrisiko). Die Summe aller positiven Marktwerte der Derivate entspricht auch gleichzeitig dem maximalen Ausfallrisiko aus diesen Geschäften. Gemäß Zins- und

Währungsrisikomanagementrichtlinie werden Derivate jedoch nur mit Banken erstklassiger Bonität abgeschlossen, sodass das Ausfall- bzw. Kontrahentenrisiko damit minimiert wird.

#### *Sicherungsstrategie und Risikomanagement*

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

#### *(50) Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen*

Aufgrund der Neufassung des IAS 24 (related party disclosures) und mit Inkrafttreten ab dem 1.1.2005, sind nun auch gewinnorientierte öffentliche Unternehmen (state-controlled entities), welche die IFRS anwenden, verpflichtet, Angaben zu Geschäftsvorfällen mit anderen öffentlichen Unternehmen in ihrem Abschluss zu veröffentlichen. Die vormals bestehende Befreiung öffentlicher Unternehmen, von einer derartigen Angabepflicht, entfällt.

Die Umsetzung dieser Änderung bedeutet für den Fraport-Konzern, dass Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen, die den Fraport-Konzern beherrschen oder von ihm beherrscht werden, angegeben werden müssen, soweit sie nicht bereits als konsolidiertes Unternehmen in den Konzern-Abschluss der Fraport AG einbezogen werden. Beherrschung wird definiert als die Möglichkeit, die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens zu bestimmen, um aus dessen Tätigkeit Nutzen zu ziehen. Dies wird angenommen wenn ein Aktionär mehr als die Hälfte der Stimmrechte an der Fraport AG hält oder kraft Satzungsbestimmungen oder vertraglicher Vereinbarungen diese Möglichkeit besitzt.

Aufgrund der Beteiligungen der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen diesen Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrags, ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen.

Die Fraport AG unterhält zahlreiche Geschäftsbeziehungen zur Bundesrepublik Deutschland, dem Land Hessen und der Stadt Frankfurt sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. Zu den nahe stehenden Unternehmen und Behörden mit wesentlichen Geschäftsbeziehungen zählen die Bundespolizei, die Deutsche Telekom AG, die DB Station&Service AG, die Mainova AG, die Messe Frankfurt Venue GmbH & Co. KG und die Kreditanstalt für Wiederaufbau.

Darüber hinaus erstreckt sich die Angabepflicht nach IAS 24 auf Geschäfte mit assoziierten Unternehmen sowie Geschäfte mit Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der Fraport AG ausüben, einschließlich naher Familienangehöriger oder zwischengeschalteter Unternehmen.

Alle Transaktionen zwischen den nahe stehenden Unternehmen sind nachweislich zu marktüblichen Bedingungen, wie unter fremden Dritten, abgeschlossen worden.

Der Umfang der Geschäftsbeziehungen ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

in Mio €	Mehrheitsanteilseigner			Gemeinschafts- unternehmen	Assoziierte Unternehmen	Unternehmen, die von Mehrheits- anteilseignern beherrscht werden
	Bundesrepublik Deutschland	Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH			
<i>Umsatzerlöse</i>						
2004	151,5	0,2	0,1	2,6	3,0	19,9
2005	196,6	0,2	0,1	3,2	8,1	16,5
<i>Bezogene Lieferungen und Leistungen</i>						
2004	–	4,0	1,1	5,4	30,0	54,6
2005	–	0,8	0,9	5,0	43,2	92,0
<i>Zinsen</i>						
2004	–	0,8	–	–	–	–3,0
2005	–	0,5	–	–	–	–4,6
<i>Forderungen</i>						
2004	6,3	14,6	–	0,2	1,8	19,5 <sup>1</sup>
2005	18,6	9,7	–	0,2	2,2	5,0 <sup>1</sup>
<i>Verbindlichkeiten</i>						
2004	–	–	0,1	1,1	1,1	1,4
2005	–	–	0,4	1,4	3,3	21,7
<i>Finanzverbindlichkeiten</i>						
2004	–	–	–	–	–	69,3
2005	–	–	–	–	–	86,7

<sup>1</sup> Davon wertberichtigt 2,2 Mio € (Vorjahr 1,8 Mio €).

Den Führungskräften der Ebene zwei (Bereichsvorstände und Generalbevollmächtigte) wurden insgesamt Bezüge von 807 Tsd € gewährt.

Zu Beziehungen zu Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern vergleiche Tz. 53.

### (51) Dienstleistungslizenzen

Folgenden Gesellschaften im Fraport-Konzern wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Einrichtungen gewähren:

#### **Fraport AG**

Der Hessische Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr hat am 20. Dezember 1957 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 21. August 1936 die Genehmigung zum Betrieb des Verkehrsflughafens Frankfurt Main erteilt, für die eine einmalige Gebühr erhoben worden ist. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt.

Dem Recht zum Betrieb des Flughafens stehen verschiedene, in der Genehmigung festgeschriebene Verpflichtungen gegenüber. Hiernach hat die Fraport AG unter anderem den Flughafen jederzeit in betriebs sicherem Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu unterhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sicherzustellen. Mit Nachtrag vom



16. Juli 1999 wurden die 1971 erstmals vorgenommenen Einschränkungen des Nachtluftverkehrs als Nachtrag zur Flughafen-Genehmigung weiter verschärft und Betriebsbeschränkungen von Kapitel-2-Luftfahrzeugen außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt vorgenommen. Die Betriebsgenehmigung wurde mit Bescheiden vom 26. April 2001, 24. September 2001 und 25. November 2002 dahin gehend 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 anfliegen, so genannte „Verkehrsentgelte“ für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Verkehrsentgelte teilen sich auf in genehmigungspflichtige Flughafen-Entgelte und nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte.

- Die gemäß § 43 Abs. 1 Luftverkehrszulassungsverordnung (LuftVZO) genehmigungspflichtigen Flughafen-Entgelte sind zu unterscheiden in Lande- und Startentgelte, Passagier- und Abstellentgelte, Entgelte zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen sowie seit 2005 Sicherheitsentgelte. Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt.

Die in 2005 geltende und vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) genehmigte Entgeltordnung wurde am 9. Dezember 2004 in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht und zum 1. Januar 2004 in Kraft gesetzt. Am 30. April 2002 wurde zwischen der Fraport AG und den Luftverkehrsgesellschaften eine „Rahmenvereinbarung Flughafen-Entgelte“ abgeschlossen, in der die Flughafen-Entgelte erstmals längerfristig bis zum 31. Dezember 2006 festgeschrieben 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 mit einer Laufzeit bis ebenfalls zum 31. Dezember 2006. Die Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 31,4 % der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.

- Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind zu unterscheiden in Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienstentgelte. Der Bereich der Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld wurde aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben zum 1. November 1999 (faktische Öffnung 15. April 2000) in der Form für den Wettbewerb geöffnet, dass neben der Fraport AG ein weiterer Drittabfertiger zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich). Von den Umsatzerlösen der Fraport AG in 2005 entfielen 33,7 % 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 Genehmigungsaufgaben unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 34,9 % 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 (LuftVZO) vom Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz, Referat Luftverkehr, erteilt. Die Flughafen-Entgelte machten im Geschäftsjahr 27,1 % der Umsatzerlöse aus.

Als weiterer Teil der Verkehrsentgelte werden nicht genehmigungspflichtige Einnahmen aus Bodenverkehrsdiensten und der Bereitstellung der Infrastruktur erzielt (16,1 %). Außerhalb der Verkehrsentgelte werden übrige Umsatzerlöse – im Wesentlichen aus Vermietung und Sicherheitsleistungen – mit rund 56,8 % erwirtschaftet.

#### *Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği A.Ş.*

Das internationale Terminal am Flughafen Antalya ist ein BOT-Projekt (Build, Operate, Transfer), das auf einem Konzessionsvertrag mit der türkischen Konzessionsbehörde DHMI basiert. Demnach hat Antalya bis zum 14. September 2007 das Recht, alle im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte zu nutzen, um das Terminal betreiben zu können.

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

Die Gesellschaft erwirtschaftet neben der Einnahme aus Passagierentgelten auch Einnahmen im Zusammenhang mit Retail-Geschäften. Die Höhe der Passagierentgelte wird von der DHMI festgelegt. In Abhängigkeit der Passagierzahlen sind bis zu zwei Drittel der Passagierentgelte an die DHMI als laufende Konzessionsabgabe abzuführen. Ebenso ist auf einen bestimmten Teil der 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 Passagierentgelts in US-\$.

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

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

#### *(52) Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG gemäß § 161 AktG*

Am 6. Oktober 2005 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance-Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Internetseite des Unternehmens dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

#### *(53) 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 (MSOP, vergleiche die Ausführungen in Tz. 45) gewährt.

Für das Geschäftsjahr 2005 betragen die Aufwendungen für die aktiven Mitglieder des Vorstands 2.948,0 Tsd €. Davon entfielen 1.297,5 Tsd € auf das Fixum und 1.489,0 Tsd € auf die Tantieme (Zahlungen und Rückstellungsveränderungen). Die Tantiemezahlungen enthalten die Restzahlungen für das Geschäftsjahr 2004, die in Form von Fraport-Aktien geleistet wurden, sowie die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2005. Minderbeträge aus der Auflösung der für das Geschäftsjahr 2004 gebildeten Rückstellung, die nicht zur Auszahlung kamen, sind in der Veränderung der Rückstellung erfasst. Über die endgültige Höhe der Tantieme 2005 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2006. Darüber hinaus wurden dem Vorstand Aktienoptionen übertragen. Aus den dem Vorstand in 2005 und früher gewährten Aktienoptionen, die aufgrund der Sperrfrist noch nicht ausübbar sind, sind im Geschäftsjahr nach IFRS 2 folgende Optionsbewertungen aufwandsmäßig erfasst worden: Dr. Wilhelm Bender 117 Tsd €, Prof. Manfred Schölch 66 Tsd €, Prof. Barbara Jakubeit 58 Tsd €, Herbert Mai 88 Tsd €, Dr. Stefan Schulte 88 Tsd €.

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

#### Vergütung des Vorstands 2005

Vergütung des Vorstands 2005					
	Fixum in Tsd €	Tantieme Zahlung in Tsd €	Tantieme Rückstellungs- veränderung in Tsd €	Insgesamt in Tsd €	Aktien- optionen in Stück
Dr. Wilhelm Bender Vorsitzender	350,0	426,8	-41,1	735,7	20.000
Prof. Manfred Schölch Stellvertretender Vorsitzender	300,0	367,5	-37,7	629,8	-
Prof. Barbara Jakubeit bis 31. Oktober 2005	162,5	199,1	-22,6	339,0	-
Herbert Mai	185,0	226,6	-21,4	390,2	15.000
Dr. Stefan Schulte	300,0	367,5	24,3	691,8	15.000
<b>Insgesamt</b>	<b>1.297,5</b>	<b>1.587,5</b>	<b>-98,5</b>	<b>2.786,5</b>	<b>50.000</b>

Zusätzlich zu diesen Bezügen erhielten die Vorstandsmitglieder Sachbezüge und sonstige vertragliche Nebenleistungen in Höhe von insgesamt 161,5 Tsd €.

#### Pensionsverpflichtungen

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von 24.986,6 Tsd €. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen sind insgesamt 14.289,8 Tsd € zurückgestellt. Die laufenden Pensionen betragen in 2005 1.127,4 Tsd €.

Die von den Mitgliedern des Vorstands sowie deren Ehegatten bzw. Verwandten ersten Grades im Jahr 2005 getätigten Transaktionen von Aktien, Optionen der Fraport AG wurden gemäß § 15a WpHG veröffentlicht.

#### Vergütung des Aufsichtsrats 2005

Die Vergütung des Aufsichtsrats wurde durch die Hauptversammlung festgelegt und ist in § 12 der Satzung der Fraport AG geregelt. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhält pro vollem Sitzungsjahr 15.000 €, der Vorsitzende das Doppelte, sein Stellvertreter sowie die Vorsitzenden der Ausschüsse jeweils das Anderthalbfache dieses Betrags. Darüber hinaus werden pro Sitzung und Mitglied 400 € gezahlt sowie anfallende Auslagen erstattet (Tz. 55).

## (54) Vorstand

### Mitglieder des Vorstands

Vorsitzender  
**Dr. Wilhelm Bender**

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

*Vorstand Immobilienentwicklung*  
**Prof. Barbara Jakubeit**  
(bis 31. Oktober 2005)

*Vorstand Arbeitsdirektor*  
**Herbert Mai**

*Vorstand Finanzen und Bau*  
**Dr. Stefan Schulte**

### Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender des Aufsichtsrats:  
– Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH  
Mitglied im Aufsichtsrat:  
– Lufthansa CityLine GmbH  
– NOVA Allgemeine Versicherung AG  
– Thyssen Krupp Services AG  
– FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the  
Region  
– Techem AG (bis 3. März 2005)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:  
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH  
Stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat:  
– Deutsche VerkehrsBank AG  
Mitglied im Aufsichtsrat:  
– Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH  
– ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH

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

Vorsitzender des Aufsichtsrats:  
– FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und  
Beratungs-GmbH  
– ICTS Europe Holding B.V.  
Mitglied im Aufsichtsrat:  
– DELVAG Luftversicherungs AG  
– DELVAG Rückversicherungs AG  
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH  
– Frankfurter Sparkasse AG (ab 21. Dezember 2005)  
– Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH  
(bis 11. Juli 2005)  
Stellvertretendes Mitglied im Verwaltungsrat  
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale  
Mitglied im Kontrollgremium von Wirtschaftsunternehmen:  
– Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd.  
(Vice-Chairman des Board of Directors)

*(55) Aufsichtsrat*

## Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender  
**Karlheinz Weimar**  
 Hessischer Finanzminister  
 (Bezüge 2005: 33.400 €)

Stellvertretender Vorsitzender  
**Gerold Schaub**  
 Stellvertretender  
 Landesbezirksleiter  
 ver.di Hessen  
 (Bezüge 2005: 29.100 €)

**Dr. Manfred Bischoff**  
 Chairman of the  
 Board EADS N.V.  
 Delegierter für Luft-  
 und Raumfahrt  
 der DaimlerChrysler AG  
 (Bezüge 2005: 17.400 €)

**Jörg-Uwe Hahn**  
 Fraktionsvorsitzender der FDP  
 im Hessischen Landtag  
 Mitglied des Landtags  
 (Bezüge 2005: 28.100 €)

**Dr. Joachim v. Harbou**  
 Präsident der IHK Frankfurt  
 am Main  
 (Bezüge 2005: 26.500 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten  
und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender des Aufsichtsrats:  
 – Flughafen Kassel GmbH  
 Stellvertretender Vorsitzender im Verwaltungsrat:  
 – Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale  
 Mitglied im Verwaltungsrat:  
 – Investitionsbank Hessen  
 Mitglied im Aufsichtsrat:  
 – FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH  
 – Future Capital AG  
 – HA-Hessen-Agentur GmbH  
 – Messe Frankfurt GmbH  
 Beirat mit Aufgaben eines Aufsichtsrats:  
 – Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:  
 – Lufthansa Systems Group GmbH, Kelsterbach

Vorsitzender des Aufsichtsrats:  
 – DaimlerChrysler Aerospace AG  
 (Konzern-Mandat)  
 – DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG  
 (Konzern-Mandat)  
 Mitglied im Aufsichtsrat:  
 – Gerling Konzern Versicherungs-Beteiligungs-AG  
 – J.M. Voith AG  
 – SMS GmbH  
 Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:  
 – Royal KPN N.V.  
 – EADS Participations B.V. (Konzern-Mandat)  
 – European Aeronautic Defence and Space Company EADS  
 N.V. (Chairman of the Board)  
 (Konzern-Mandat)  
 – Nortel Networks Corporation und Nortel Networks Limited

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

Vorsitzender des Aufsichtsrats:  
 – equinet Corporate Finance AG, Frankfurt am Main  
 Mitglied des Aufsichtsrats:  
 – Nestlé Deutschland AG  
 – Universitätsklinikum Gießen und Marburg  
 – FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH  
 – TechnologieStiftung Hessen GmbH  
 – HA Hessen Agentur GmbH  
 – Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH  
 Vorsitzender des Beirats:  
 – Hebel Projektbau GmbH & Co. KG, Alzenau  
 – Viessmann Werke, Allendorf (Eder)  
 Mitglied im Beirat:  
 – Corpus Immobiliengruppe GmbH & Co. KG, Köln  
 – Mitglied im Rundfunkrat des Hessischen Rundfunks

**Lothar Herbst**  
 Vorsitzender des ver.di-  
 Bezirks Frankfurt und Region  
 (Bezüge 2005: 19.200 €)

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

**Helmut Hofmann**  
 Betriebsratsmitglied  
 (Bezüge 2005: 20.400 €)

**Lothar Klemm**  
 Hessischer Staatsminister a. D.  
 Mitglied des Landtags  
 (Bezüge 2005: 18.200 €)

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

**Zafer Memisoglu**  
 Betriebsratsmitglied  
 (Bezüge 2005: 19.800 €)

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

**Ralf Nagel**  
 Staatssekretär im  
 Bundesministerium für  
 Verkehr, Bau- und  
 Wohnungswesen  
 (Bezüge 2005: 19.200 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:  
 – Deutsche Bahn AG  
 – Vorsitzender des Beirats der DFS, Deutsche Flugsicherung  
 GmbH

**Gabriele Rieken**  
 Betriebsratsmitglied  
 (Bezüge 2005: 19.000 €)

**Harald Rose**  
 Gewerkschaftsvertreter ver.di  
 (Bezüge 2005: 19.400 €)

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

**Petra Rossbrey**  
 Mitglied der Bereichsleitung  
 Immobilien und Facility  
 Management  
 (Bezüge 2005: 19.200 €)

**Petra Roth**  
 Oberbürgermeisterin  
 (Bezüge 2005: 20.200 €)

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

**Werner Schmidt**  
Aufgabenleiter  
Projekt-Management  
(Bezüge 2005: 19.400 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands:  
– Arbeitsgemeinschaft unabhängiger  
Flughafenbeschäftigter (AUF e.V.)  
– Komba Gewerkschaft Kreisverband Flughafen  
Frankfurt/M.  
Mitglied im Aufsichtsrat:  
– SMW Abwasser GmbH  
Mitglied in der Verbandsversammlung der Riedwerke Kreis  
Groß-Gerau

**Dr. Jürgen Siewert**  
Ministerialdirigent  
(Bezüge 2005: 18.600 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:  
– T-Systems International GmbH  
– Duisburger Hafen AG (ab 6. Juli 2005)  
– T-Systems Business Services GmbH (ab 5. April 2005)  
– DB Fernverkehr AG (ab 30. Juni 2005)

**Edgar Stejskal**  
Konzern-Betriebsrats-  
vorsitzender  
(Bezüge 2005: 19.800 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:  
– Airmail Center Frankfurt GmbH

**Christian Strenger**  
(Bezüge 2005: 18.400 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:  
– The Germany Funds (USA)  
Mitglied im Aufsichtsrat:  
– DWS Investment GmbH  
– Incepta plc (Großbritannien, bis 13. Mai 2005)

**Achim Vandreike**  
Bürgermeister  
(Bezüge 2005: 20.600 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:  
– ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau und  
Beteiligungsgesellschaft mbH  
– Messe Frankfurt GmbH  
– Frankfurter Aufbau AG  
– Eintracht Frankfurt Fußball AG  
Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:  
– Bäderbetriebe Frankfurt GmbH  
– Waldstadion Frankfurt am Main Gesellschaft für  
Projektentwicklungen mbH  
– Stadion GmbH  
– Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic  
Development-GmbH  
– Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und  
Entwicklungsgesellschaft mbH  
– Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH

**Peter Wichtel**  
Betriebsratsvorsitzender  
(Bezüge 2005: 27.300 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:  
– gedas operational services GmbH & Co. KG

## Wesentliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

		Sitz		Anteil am Kapital %	Eigenkapital in Tsd €	Ergebnis nach Steuern in Tsd €	Umsatzerlöse in Tsd €	Durchschnittliche Mitarbeiterzahl
<b>Tochterunternehmen</b>								
<b>Deutschland</b>								
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	AAV	Frankfurt a. M.	2004	100,00	365	313	1.918	8
			2005	100,00	494	442	1.993	10
Airport Cater Service GmbH	ACS	Frankfurt a. M.	2004	100,00	26	0	16.778	124
			2005	100,00	26	0	17.099	139
Airport Retail Solutions GmbH	ARS	Frankfurt a. M.	2004 <sup>1</sup>	51,00	-8	0	0	0
			2005	51,00	-8	0	0	0
AirIT Airport IT Services Hahn AG	AirIT Hahn	Lautzenhausen	2004	100,00	717	127	1.616	9
			2005	100,00	836	119	1.774	10
APS Airport Personal Services GmbH	APS	Frankfurt a. M.	2004	100,00	944	399	15.358	519
			2005	100,00	1.462	912	21.223	716
Energy Air GmbH	Energy Air	Frankfurt a. M.	2004	100,00	2.035	1.983	73.365	0
			2005	100,00	2.483	2.431	82.967	0
	Flughafen							
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	Frankfurt-Hahn	Lautzenhausen	2004 <sup>2</sup>	73,07	31.823	-16.589	29.564	275
			2005 <sup>2</sup>	65,00	72.757	-15.940	36.859	288
	Flughafen							
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH	Saarbrücken	Saarbrücken	2004	51,00	937	208	9.653	147
			2005	51,00	840	2	10.269	146
Fraport Cargo Services GmbH	FCS	Frankfurt a. M.	2004	100,00	7.441	6.265	26.480	98
			2005	100,00	10.456	3.015	53.704	159
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	Fraport Immo	Flörsheim a. M.	2005 <sup>3</sup>	100,00	7.285	259	842	4
Fraport Objekt Mönchhof GmbH	Fraport OGM	Flörsheim a. M.	2005 <sup>3</sup>	100,00	24	-1	0	0
Fraport Objekte 162 163 GmbH	Fraport OG 162	Flörsheim a. M.	2005 <sup>3</sup>	100,00	24	-1	0	0
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG	Fraport Mönchhof	Flörsheim a. M.	2005 <sup>3</sup>	100,00	25	0	0	0
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH	Fraport RE	Flörsheim a. M.	2005 <sup>3</sup>	100,00	18	-7	1	0
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG	Fraport 162 163	Flörsheim a. M.	2005 <sup>3</sup>	100,00	6.825	-1	0	0
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	GCS	Frankfurt a. M.	2004	40,00	2.431	1.406	23.633	611
			2005	40,00	2.828	1.803	24.188	596
Hahn Campus Management GmbH	Hahn Campus	Lautzenhausen	2004	73,07	25	0	460	7
			2005	65,00	25	0	420	7
Media Frankfurt GmbH	Media	Frankfurt a. M.	2004	51,00	1.565	940	20.874	24
			2005	51,00	2.035	1.464	21.083	24
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH	VCS	Frankfurt a. M.	2004	100,00	31	-2	234	1
			2005	100,00	31	0	364	1

k. A. = Keine Angaben vorhanden.

<sup>1</sup> Gesellschaft inaktiv.

<sup>3</sup> Neugründung in 2005.

<sup>4</sup> Gesellschaft am 1. Januar 2005 in Fraport Ground Services Austria GmbH umfirmiert.

<sup>5</sup> Konsolidierter Abschluss Air-Transport und DST.

<sup>6</sup> Erwerb der restlichen Anteile zum 1. Oktober 2005.



		Sitz		Anteil am Kapital %	Eigen- kapital in Tsd €	Ergebnis nach Steuern in Tsd €	Umsatz- erlöse in Tsd €	Durch- schnittliche Mitarbeiter- zahl
<b>Tochterunternehmen</b>								
<b>Übriges Europa</b>								
ICTS Europe Holdings B.V., Amstelveen (Teilkonzern)	ICTS	Niederlande	2004	100,00	34.798	12.664	301.426	9.578
			2005	100,00	43.781	12.359	341.759	10.824
in den Teilkonzern ICTS werden insgesamt 36 Tochter- und 1 Gemeinschaftsunternehmen der ICTS einbezogen, an denen die Fraport AG mittelbar beteiligt ist, u. a.:								
FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH, Kelsterbach	FIS	Deutschland						
ICTS (UK) Limited, London	ICTS UK	Großbritannien						
ICTS France S. A., Paris	ICTS France	Frankreich						
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen	Hellas	Griechenland	2004	100,00	134	-26	357	0
			2005	100,00	132	31	148	0
Fraport Ground Services Austria GmbH	FGS Austria	Österreich	2004 <sup>4</sup>	100,00	1.369	259	10.297	169
			2005	100,00	483	-886	10.990	191
Fraport Malta Ltd.	Fraport Malta	Malta	2005 <sup>3</sup>	100,00	2	0	0	0
Fraport Malta Business Services Ltd.	Malta Business	Malta	2005 <sup>3</sup>	100,00	2	0	0	0
<b>Amerika</b>								
Air-Transport IT Services, Inc., Delaware	Air-Transport IT	USA	2004 <sup>5</sup>	100,00	-2.026	-4.713	5.377	41
			2005 <sup>5</sup>	100,00	-1.412	-728	6.731	41
Decision Support Technologies, Inc., Florida	DST	USA	2004 <sup>5</sup>	100,00				
			2005 <sup>5</sup>	100,00				
Fraport Peru S. A. C., Lima	Fraport Peru	Peru	2004	99,99	198	208	1.625	5
			2005	99,99	345	328	1.758	6
Fraport Ground Services USA Inc., Jacksonville	Jacksonville	USA	2004	100,00	285	-49	0	0
			2005	100,00	137	-464	750	34
<b>Asien</b>								
Antalya Havalimanı Uluslararası Terminal işletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul	Antalya	Türkei	2004	50,00	71.645	31.684	124.039	389
			2005 <sup>6</sup>	100,00	49.757	-924	52.590	365
Fraport (Philippines) Services Inc., Manila	Fraport Philippines	Philippinen	2004 <sup>1</sup>	99,99	-2.471	k. A.	0	0
			2005	99,99	-3.009	k. A.	0	0
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>								
<b>Deutschland</b>								
AirIT International GmbH	AirIT International	Frankfurt a. M.	2004	50,00	413	-208	2.112	2
			2005	50,00	556	143	1.700	2
AirITSystems Hannover GmbH	AirIT Hannover	Hannover	2004	50,00	2.660	612	10.462	53
			2005	50,00	3.568	907	11.785	58

		Sitz		Anteil am Kapital %	Eigenkapital in Tsd €	Ergebnis nach Steuern in Tsd €	Umsatzerlöse in Tsd €	Durchschnittliche Mitarbeiterzahl
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>								
<b>Deutschland (Fortsetzung)</b>								
FSG Flughafen-Service GmbH	FSG	Frankfurt a. M.	2004	33,33	229	65	3.902	0
			2005	33,33	161	85	4.161	0
Medical Airport Service GmbH	MAS	Kelsterbach	2004	50,00	1.078	356	4.497	52
			2005	50,00	1.365	465	5.301	55
NICE Aircraft Services & Support GmbH	NICE	Frankfurt a. M.	2004	52,00	7.585	2.047	13.274	10
			2005	52,00	9.833	2.905	17.722	10
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>								
<b>Übriges Europa</b>								
S. A. TCR International N.V., Brüssel (Teilkonzern) in den Teilkonzern TCR werden sechs 100%ige Tochterunternehmen der TCR einbezogen, an denen die Fraport AG mittelbar zu 50 % beteiligt ist.								
	TCR	Belgien	2004	50,00	7.821	1.183	39.704	219
			2005	50,00	10.406	2.467	48.852	248
<b>Asien</b>								
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong	Pantares Tradeport	China	2004	50,00	6.646	-240	0	0
			2005	50,00	3.344	-4.306	0	0
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Service Co. Ltd., Schanghai	Shanghai	China	2004	50,00	91	-7	0	0
			2005	50,00	220	2	182	0
<b>Assoziierte Unternehmen</b>								
<b>Deutschland</b>								
Airmail Center Frankfurt GmbH	ACF	Frankfurt a. M.	2004	40,00	1.284	460	15.665	25
			2005	40,00	1.613	329	15.368	25
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	ASG	Frankfurt a. M.	2004	49,00	3.182	2.668	31.140	775
			2005	49,00	2.930	2.380	33.605	816
Flughafen Hannover Langenhagen GmbH	Flughafen Hannover	Hannover	2004	30,00	127.256	5.001	128.967	673
			2005	30,00	134.404	6.702	133.628	717
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH	Gateway Gardens	Frankfurt a. M.	2004	25,00	297	-3	0	0
			2005	25,00	269	-27	0	0
<b>Amerika</b>								
Lima Airport Partners S. R. L., Lima	LAP	Peru	2004	42,75	36.236	4.314	60.753	262
			2005	42,75	47.253	5.134	72.063	283
<b>Asien</b>								
Tradeport Hong Kong Ltd., Hongkong	Tradeport Hong Kong	China	2005 <sup>7</sup>	18,75	9.152	-1.732	5.401	83

<sup>7</sup> Erstmalige at-equity-Bewertung zum 31. Dezember 2005.

Frankfurt am Main, den 6. März 2006

**Fraport AG**

Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Bender



Prof. Schölch



Mai



Dr. Schulte

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, aufgestellten Konzern-Abschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2005 geprüft. Die Aufstellung von Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzern-Abschluss und den Konzern-Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzern-Abschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzern-Abschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzern-Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzern-Abschlusses und des Konzern-Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzern-Abschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzern-Lagebericht steht in Einklang mit dem Konzern-Abschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 6. März 2006

PwC Deutsche Revision  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Wagner)                      (ppa. Hauptmann)  
Wirtschaftsprüfer              Wirtschaftsprüferin

## Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat während des Geschäftsjahrs 2005 die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und die Geschäftsführung des Unternehmens laufend überwacht. Er hat sich vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend über die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der künftigen Geschäftsführung und Unternehmensplanung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und des Konzerns sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle schriftlich und mündlich unterrichten lassen und mit dem Vorstand hierüber beraten. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens hat der Vorstand mit dem Aufsichtsrat abgestimmt. 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 2005 ist der Aufsichtsrat insgesamt achtmal zusammengetreten. Alle Aufsichtsratsmitglieder nahmen an mindestens der Hälfte der Aufsichtsratssitzungen teil.

### Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Beteiligungen, mit besonderem Schwerpunkt auf der Verkehrs- und Erlösentwicklung am Flughafen, war Gegenstand regelmäßiger Erörterung im Aufsichtsrat.

Neben dieser Regelberichterstattung sind insbesondere folgende Themen intensiv beraten worden:

- Die Anpassung des Standorts Frankfurt an den neuen Airbus A380 nahm breiten Raum in der Diskussion des Aufsichtsrats ein. So wurde der Planfeststellungsbeschluss betreffend der A380-Werft der Lufthansa im Berichtszeitraum insoweit umgesetzt als das Baugelände geräumt und übergeben werden konnte und der Bauantrag von der DLH gestellt wurde. Auch konnten die Kundenwünsche hinsichtlich der Positionierung des A380 an den bestehenden Terminals in Frankfurt präzisiert werden. Hierdurch und durch eine fortschreitende Detailplanung der notwendigen Umbaumaßnahmen wurden wichtige Entscheidungen über das Bau- und Investitionsvolumen möglich. Der Aufsichtsrat nahm mit Freude und Stolz zur Kenntnis, dass die Praxistests im Zuge der ersten Landung eines A380 außerhalb seiner Heimatbasis am 29. Oktober 2005 in Frankfurt erfolgreich verliefen und belegten, dass der Flughafen bereits heute weitgehend für die Abfertigung des größten Passagierflugzeugs der Welt gerüstet ist.
- Der Fortgang des Planfeststellungsverfahrens hinsichtlich des geplanten Ausbaus des Start- und Landebahnensystems und des Baus eines dritten Terminals in Frankfurt wurde vom Aufsichtsrat ebenso aufmerksam verfolgt, wie die Planungen zur Anpassung und Erweiterung der bestehenden Terminals.
- Der Aufsichtsrat informierte sich des Weiteren auch über die Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen in den Terminals und im Vorfeldbereich auf der Grundlage entsprechender EU-Verordnungen.
- Mit besonderem Interesse nahm der Aufsichtsrat den Abschluss des neuen Vertrags über die Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen mit der Lufthansa zur Kenntnis. Er erörterte die Eckpunkte des Vertrags in seiner Sitzung vom 21. Juli 2005 und begrüßte in diesem Zusammenhang, dass es Vorstand und Betriebsrat gelang, die gewonnene Planungssicherheit mit dem Abschluss eines Zukunftsvertrags zur Arbeitszeitflexibilisierung und Verbesserung der Personalkostenquote zu unterstützen, und damit zur Beschäftigungssicherung beizutragen.

- In Fortführung der Internationalisierungsstrategie des Konzerns stimmte der Aufsichtsrat der Teilnahme an Ausschreibungen bezüglich einiger Privatisierungsprojekte zu. Auch wenn diese Bewerbungen nicht in allen Fällen erfolgreich waren, begrüßte er ausdrücklich, dass es gelang, zusammen mit den jeweiligen Partnern innerhalb eines Konsortiums, wettbewerbsfähige Angebote für die Flughäfen Varna und Bourgas in Bulgarien, Mumbai und Delhi in Indien und Budapest in Ungarn abzugeben.
- Im Hinblick auf die Beteiligung in Manila hat der Aufsichtsrat die prozessualen wie außerprozessualen Bemühungen, gegenüber der philippinischen Regierung eine sachgerechte Entschädigungsregelung für die getätigten Investitionen im Zusammenhang mit dem Bau des Terminal 3 am Flughafen Manila zu erreichen, weiterhin unterstützt. So stimmte der Aufsichtsrat im Rahmen einer Sondersitzung am 1. September 2005 dem Versuch zu, durch die konditionierte Annahme des Angebots eines philippinischen Unternehmens eine gütliche Einigung herbeizuführen. Davon unabhängig ließ er sich kontinuierlich über den Fortgang des ICSID<sup>1</sup>-Schiedsverfahrens bei der Weltbank in Washington informieren, welches im gesamten Berichtszeitraum mit Nachdruck weiter betrieben wurde.
- Im Bereich der Beteiligungen stimmte der Aufsichtsrat des Weiteren der Ausweitung der Engagements am Flughafen Frankfurt-Hahn und in Lima zu.
- In seiner Sitzung vom 31. Mai 2005 verabschiedete der Aufsichtsrat außerdem Änderungen der Geschäftsordnung und des Geschäftsverteilungsplans des Vorstands, welche durch die bereits im November 2004 beschlossene Verkleinerung dieses Gremiums auf vier Mitglieder notwendig wurden.
- Im Rahmen des laufenden Management-Stock-Option-Plans 2001 beschloss der Aufsichtsrat zudem, die Ansprüche der Teilnehmer aus den zur Ausübung gekommenen Tranchen 2001 und 2003 aus bedingtem Kapital zu bedienen.

#### **Arbeit der Ausschüsse**

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

Der Präsidialausschuss tagte im Berichtszeitraum dreimal. Er befasste sich unter anderem mit den im Geschäftsjahr 2005 angefallenen Vorstandsangelegenheiten, insbesondere der Verlängerung der Vorstandsverträge sowie der Festlegung der leistungsabhängigen Vergütungsbestandteile.

Der Finanz- und Prüfungsausschuss trat im Berichtszeitraum viermal zusammen und beschäftigte sich dabei mit dem Jahres- und Konzern-Abschluss, dem Vorschlag zur Gewinnverwendung bzw. der Dividendenhöhe, dem Risikomanagement und – wie vom Deutschen Corporate-Governance-Kodex gefordert – der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner diskutierte er die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2006 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzern-Plan 2006 (Aufstellung nach IFRS). Weitere Schwerpunkte der Beratungen waren die Themen Risiko- und Asset-Management.

Der Beteiligungs- und Investitionsausschuss beriet in seinen fünf Sitzungen die wirtschaftliche Entwicklung bestehender Beteiligungsunternehmen und die Fortschreibung und Zusammensetzung des Beteiligungsportfolios der Fraport AG. In diesem Zusammenhang genehmigte er die Ausweitung der Beteiligung in Antalya und fasste Beschlüsse im Zusammenhang mit der Teilnahme an den Ausschreibungen in Indien und Ungarn. Ferner befasste er sich mit den Investitionen am Standort Frankfurt und nahm zum Investitionsplan im Rahmen des Wirtschaftsplans 2006 Stellung.

<sup>1</sup> International Center for Settlement of Investment Disputes.

Der Personalausschuss tagte im Berichtszeitraum viermal. Zur Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens nahm er Stellung zur Personalsituation im Konzern, zu Grundsatzfragen des Tarifrechts, der Vergütungssysteme und des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms sowie zu Fragen der betrieblichen Fortbildung, Gesundheitsvorsorge und Altersversorgung.

Die Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden Vermittlungsausschusses war im Geschäftsjahr 2005 nicht erforderlich.

#### **Corporate Governance und Entsprechenserklärung**

Vor dem Hintergrund der Veröffentlichung einer neuen Fassung des Deutschen Corporate-Governance-Kodex vom 2. Juni 2005 beschloss der Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 6. Oktober 2005 die Empfehlungen und Anregungen zu übernehmen und den Fraport-Corporate-Governance-Kodex entsprechend anzupassen.

Die nach § 161 AktG erforderliche Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate-Governance-Kodex für 2005 wurde von Vorstand und Aufsichtsrat zunächst am 13. Dezember 2004 abgegeben und am 6. Oktober 2005 erneuert.

Der Aufsichtsrat überprüfte im Berichtszeitraum die Effizienz seiner Tätigkeit anhand eines detaillierten Fragebogens, der mit der Unterstützung eines externen Beraters erstellt und ausgewertet wurde. Die Ergebnisse wurden ebenfalls im Rahmen der Sitzung vom 6. Oktober 2005 ausführlich erörtert.

Weitere Einzelheiten zu Corporate Governance bei Fraport sowie der Wortlaut der aktuellen Entsprechenserklärung befinden sich auf den Seiten 148 und 149. Der Fraport-Corporate-Governance-Kodex sowie die aktuelle Entsprechenserklärung sind auch im Internet unter [www.fraport.de](http://www.fraport.de) abrufbar.

#### **Jahres- und Konzern-Abschluss**

Die PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft-Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2005 sowie den Lagebericht der Fraport AG und den Konzern-Lagebericht geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Den Prüfauftrag hatte der Aufsichtsrat entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 erteilt.

Der Konzern-Abschluss wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt und vom Abschlussprüfer geprüft. Der Abschlussprüfer hat bestätigt, dass der Konzern-Abschluss und der Konzern-Lagebericht die Bedingungen für eine Befreiung von der Aufstellung eines Abschlusses nach deutschem Recht erfüllen. Der Abschlussprüfer hat ebenfalls bestätigt, dass der Vorstand ein den gesetzlichen Vorschriften entsprechendes, effizientes Risikofrüherkennungssystem 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- 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- 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 0,90 € 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. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und mit ihnen verbundenen Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.“

Der Abschlussprüfer hat den Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen sorgfältig geprüft und den folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

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

#### *Personalia*

Im Rahmen der Hauptversammlung am 1. Juni 2005 wurde die gerichtliche Bestellung von Herrn Dr. Joachim v. Harbou in den Aufsichtsrat als Nachfolger des bereits im August 2004 ausgeschiedenen Herrn Prof. Karel Van Miert durch Wahl bestätigt.

Der Aufsichtsrat fasste im Rahmen seiner Sitzung vom 21. März 2005 einstimmig den Beschluss, die Bestellungen von Dr. Bender und Prof. Schölch zu Vorstandsmitgliedern bis zum 31. August 2009 respektive 30. Juni 2007 zu verlängern. Zudem wurden Dr. Bender erneut zum Vorstandsvorsitzenden und Prof. Schölch zum stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden gewählt. Die Verlängerung der Bestellung von Herbert Mai zum Vorstandsmitglied für das Ressort des Arbeitsdirektors bis zum 31. März 2011 wurde anlässlich der Aufsichtsratssitzung am 31. Mai 2005 gefasst.

Vor dem Hintergrund des erfolgreichen Geschäftsjahres 2005 dankt der Aufsichtsrat dem Vorstand sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre engagierte Tätigkeit im Interesse des Unternehmens.

Frankfurt am Main, im März 2006

Karlheinz Weimar  
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

## Corporate Governance

Der Begriff Corporate Governance steht für eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung und -kontrolle, deren Ziel nachhaltige Wertschöpfung ist. In diesem Zusammenhang ist eine effiziente Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ebenso wichtig wie die Achtung von Aktionärsinteressen sowie eine offene und transparente Unternehmenskommunikation. Corporate Governance hat für Fraport einen hohen Stellenwert. Wir begrüßen daher die fortlaufenden nationalen und internationalen Initiativen in diesem Bereich und haben im Jahr 2005 weitere Maßnahmen getroffen, die im Sinne des Deutschen Corporate Governance-Kodex (DCGK) unseren eigenen Fraport-Kodex ergänzen.

Die letzte Entsprechenserklärung nach § 161 AktG haben Vorstand und Aufsichtsrat am 6. Oktober 2005 abgegeben.

Von den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance-Kodex in der Fassung vom 2. Juni 2005 wichen wir zum Jahresende 2005 lediglich noch in dem folgenden Punkt ab:

Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor (Ziff. 5.4.7 Abs. 2 Satz 1 DCGK).

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten entsprechend § 12 unserer Satzung weiterhin ausschließlich eine feste Vergütung und Sitzungsgeld. Der Aufsichtsrat hält dies bis auf Weiteres für sachgerecht. Die Gesamtbezüge 2005 betragen im Einzelnen:

Aufsichtsratsmitglied	Bezüge 2005 in €	Aufsichtsratsmitglied	Bezüge 2005 in €
Staatsminister Karlheinz Weimar	33.400	Gabriele Rieken	19.000
Gerold Schaub	29.100	Harald Rose	19.400
Dr. Manfred Bischoff	17.400	Petra Rossbrey	19.200
		Oberbürgermeisterin Dr. h. c.	
Jörg-Uwe Hahn	28.100	Petra Roth*	20.200
Dr. Joachim v. Harbou	26.500	Werner Schmidt*	19.400
Lothar Herbst	19.200	Dr. Jürgen Siewert	18.600
Helmut Hofmann	20.400	Edgar Stejskal	19.800
Lothar Klemm	18.200	Christian Strenger	18.400
Zafer Memisoglu	19.800	Bürgermeister Joachim Vandreike*	20.600
Staatssekretär a. D. Ralf Nagel	19.200	Peter Wichtel	27.300

\* Inklusive Stimmbotschaften.

Seit der Veröffentlichung des letzten Corporate-Governance-Berichts im Geschäftsbericht 2004 hat die Hauptversammlung am 1. Juni 2005 auf Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat eine Neugestaltung des Aktienoptionsplans für das Management beschlossen, welcher den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance-Kodex (Ziffer 4.2.3) entspricht.

Im Rahmen des Management Stock Option Plans (MSOP) 2005 können Bezugsrechte an Mitglieder des Vorstands der Fraport AG, an Mitglieder der Geschäftsführungen von verbundenen Unternehmen sowie an weitere ausgewählte Führungskräfte der Fraport AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen ausgegeben werden. Die Fraport AG hat nach den Maßgaben des neuen Aktienoptionsplans für das gesamte Geschäftsjahr 2005 198.300 Bezugsrechte ausgegeben. Die Aktienoptionen können den Bezugsberechtigten einmal jährlich in bis zu fünf jährlichen Tranchen gewährt werden.

Anders als der vorherige Plan enthält der MSOP 2005 nicht nur eine absolute, sondern auch eine relative Ausübungshürde und erfordert ein Eigeninvestment. Außerdem ist der für den Bezugsberechtigten aus der Ausübung der Aktienoptionen resultierende Gewinn der Höhe nach begrenzt.



Als Eigeninvestment muss der Vorstand für jedes Bezugsrecht 1,00 € in Aktien der Fraport AG, die übrigen Bezugsberechtigten für jedes Bezugsrecht 0,30 € erbringen. Die Aktienoptionen können frühestens nach Ablauf einer Wartezeit von drei Jahren nach dem jeweiligen Ausgabetag innerhalb eines Zeitraums von weiteren zwei Jahren ausgeübt werden.

Gemäß Kodex-Ziffer 6.6 und den Regelungen des Wertpapierhandelsgesetzes veröffentlichen wir Mitteilungen über die Geschäfte mit Fraport-Aktien und -Optionen von Führungspersonen und von mit ihnen in enger Beziehung stehenden Personen unverzüglich.

Im Jahr 2005 erhielten die Vorstandsmitglieder Aktien als Vergütungsbestandteil, deren Wert im Folgenden dargestellt ist: Dr. Bender 81.227,52 €, Prof. Schölch 69.632,64 €, Herbert Mai 42.926,40 €, Dr. Schulte 69.632,64 € und Prof. Jakubeit 45.239,04 €.

Die Aufsichtsratsmitglieder Petra Rossbrey und ihr Ehemann Andreas Helfer übten 2005 Optionen im Wert von 58.349,00 € respektive 63.345,00 € aus. Der Wert von Aktienoptionen, die der Vorstand ausübte, ist im Folgenden aufgeführt: Dr. Bender 481.878,70 €, Prof. Schölch 367.140,80 €, Herbert Mai 376.900,50 €, Dr. Schulte 228.750,50 € und Prof. Jakubeit 322.913,53 €. Der Bereichsvorstand Peter Schmitz und die beiden Generalbevollmächtigten Christian Häfner und Volker Zintel übten Optionen im Wert von 121.386,48 € respektive 145.324,16 € beziehungsweise 49.448,38 € aus.

Durch Aktienverkäufe erlöste Dr. Bender im Jahr 2005 115.652,00 €, Prof. Schölch 69.896,40 €, Prof. Jakubeit 26.363,52 €, Herbert Mai 38.280,00 €, Dr. Schulte 55.123,16 € und Peter Schmitz 6.254,36 €.

Der gesamte Aktienbesitz aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder lag zum Jahresende 2005 unterhalb 1 % der von Fraport insgesamt ausgegebenen Aktien.

2005 hat der Aufsichtsrat erneut die Effizienz seiner Tätigkeit überprüft. Hierzu wurde unter Mitwirkung eines externen Beraters ein Fragebogen entwickelt. Die Ergebnisse der Auswertung wurden anschließend im Rahmen einer Sitzung ausführlich erörtert.

Von den im Deutschen Corporate Governance-Kodex aufgeführten Anregungen erfüllt Fraport vier nicht:

- Bei Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern sollte die maximal mögliche Bestelldauer von fünf Jahren nicht die Regel sein (Ziff. 5.1.2 Abs. 2 DCGK).

Alle Vorstandsmitglieder wurden bereits bei ihrer Erstbestellung für fünf Jahre bestellt.

- Die erfolgsorientierte Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats sollte auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogene Bestandteile enthalten (Ziff. 5.4.7 Abs. 2 Satz 2 DCGK).

§ 12 der Satzung sieht ausschließlich eine Festvergütung und ein Sitzungsgeld vor.

- Die Gesellschaft sollte den Aktionären die Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (zum Beispiel Internet) ermöglichen (Ziff. 2.3.4 DCGK).

Aus Sicherheits- und Kostengründen hat Fraport 2005 nur die Begrüßung durch den Aufsichtsratsvorsitzenden sowie die vollständige Rede des Vorstandsvorsitzenden im Internet übertragen.

- Der Stimmrechtsvertreter sollte auch während der Hauptversammlung erreichbar sein (Ziff. 2.3.3 Satz 2 DCGK).

Die Aktionäre konnten bis zum Vorabend der Hauptversammlung 2005 einen Stimmrechtsvertreter beauftragen. Da die Veranstaltung nach den Reden von Aufsichtsrats- und Vorstandsvorsitzendem nicht mehr im Internet übertragen wurde, bestand keine Notwendigkeit, dass der Stimmrechtsvertreter für Aktionäre erreichbar war, die nicht unmittelbar an der Hauptversammlung teilgenommen haben.

## Beraterkreis

Der Beraterkreis hat die Aufgabe, den Vorstand der Fraport AG in wichtigen Fragen zur Wirtschafts- und Luftfahrtentwicklung sowie wesentlichen Angelegenheiten der Geschäftspolitik zu beraten und zu unterstützen. Die Mitglieder werden vom Vorstand für regelmäßig drei Jahre berufen. Der Vorstand nimmt an den Sitzungen des Beraterkreises teil, als ständiger Gast ist der Aufsichtsratsvorsitzende zu den Gesprächen eingeladen.

**Hilmar Kopper**, Vorsitzender  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
DaimlerChrysler AG

**Dr. Clemens Börsig**  
Mitglied des Vorstands  
Deutsche Bank AG

**Dr. Werner Brandt**  
Mitglied des Vorstands  
SAP AG

**Dr. Reiner Maria Gohlke**  
Mitglied des Gesellschafterausschusses der  
Bitburger Getränke-Verwaltungs GmbH

**Klaus Herms**  
Chief Executive Officer  
Kühne + Nagel International AG

**Dieter Kaden**  
Vorsitzender der Geschäftsführung  
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

**Hemjö Klein**  
Live Holding AG

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

**Prof. Dr. Rolf-Dieter Leister**  
Infra Beratung AG

**Dr. Bernd Malmström**  
Berater Deutsche Bahn AG

**Wolfgang Mayrhuber**  
Vorsitzender des Vorstands  
Deutsche Lufthansa AG

**Dr. Günther Merl**  
Vorsitzender des Vorstands  
Landesbank Hessen-Thüringen

**Friedrich von Metzler**  
Bankhaus B. Metzler seel. Sohn & Co.  
KGaA

**Dr. h.c. Klaus-Peter Müller**  
Sprecher des Vorstands  
Commerzbank AG

**Dr. Lutz Raettig**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Morgan Stanley Bank AG

**Hans W. Reich**  
Sprecher des Vorstands  
KfW Bankengruppe

**Dr. h.c. Nikolaus Schweickart**  
Vorsitzender des Vorstands  
ALTANA AG

**Holger Steltzner**  
Herausgeber Frankfurter  
Allgemeine Zeitung

**Dr. Bernd Thiemann**  
Partner Drueker & Co. GmbH

**Dr. Gert Vogt**  
Sterling Invest AG

**Ernst Welteke**  
Bundesbankpräsident a.D.,  
ehem. Aufsichtsratsvorsitzender der  
Flughafen Frankfurt/Main AG

### Ständiger Gast:

**Karlheinz Weimar**,  
Hessischer Minister der Finanzen  
Aufsichtsratsvorsitzender der Fraport AG

## Siebenjahresübersicht

in Mio €	Stand* 31.12.1999	Stand* 31.12.2000	Stand* 31.12.2001	Stand* 31.12.2002	Stand* 31.12.2003	Stand* 31.12.2004	Stand 31.12.2005
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>2.659,9</b>	<b>2.778,8</b>	<b>3.295,0</b>	<b>2.778,1</b>	<b>2.773,8</b>	<b>2.738,9</b>	<b>3.098,8</b>
Geschäfts- oder Firmenwert	51,1	62,2	45,2	161,0	139,0	116,8	108,3
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	29,7	48,5	54,6	64,1	59,3	52,5	50,2
Sachanlagen	2.434,2	2.447,7	2.435,1	2.403,9	2.376,8	2.381,5	2.587,3
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	37,4
Beteiligungen at equity	59,3	71,0	126,1	37,3	45,9	46,9	53,6
Andere Finanzanlagen	34,7	99,8	561,8	32,3	23,6	52,6	209,5
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	46,4	43,6	66,0	71,0	114,7	75,2	33,2
Latente Steueransprüche	4,5	6,0	6,2	8,5	14,5	13,4	19,3
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>194,3</b>	<b>263,9</b>	<b>377,0</b>	<b>842,6</b>	<b>862,6</b>	<b>911,3</b>	<b>852,8</b>
Vorräte	13,0	10,3	11,9	13,1	17,1	12,1	14,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	106,8	135,5	141,3	195,9	181,3	168,6	190,0
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	51,4	58,9	149,1	48,5	53,4	64,2	71,5
Zahlungsmittel	23,1	59,2	74,7	585,1	610,8	666,4	574,2
<b>Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte</b>							<b>2,7</b>
<b>Eigenkapital</b>	<b>923,7</b>	<b>1.024,1</b>	<b>1.969,8</b>	<b>1.816,3</b>	<b>1.931,7</b>	<b>2.041,6</b>	<b>2.157,9</b>
Gezeichnetes Kapital	511,3	640,0	900,9	900,6	902,2	905,1	910,7
Kapitalrücklage	0,0	0,0	662,4	532,0	533,2	537,6	550,5
Gewinnrücklagen	383,8	302,6	365,0	370,8	445,0	520,1	599,2
Konzern-Bilanzgewinn	25,6	76,7	36,0	0,0	39,7	68,0	82,1
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	920,7	1.019,3	1.964,3	1.803,4	1.920,1	2.030,8	2.142,5
Minderheitsanteile am Eigenkapital	3,0	4,8	5,5	12,9	11,6	10,8	15,4
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>1.451,4</b>	<b>1.462,4</b>	<b>1.081,2</b>	<b>1.063,7</b>	<b>1.111,8</b>	<b>1.080,7</b>	<b>1.150,5</b>
Finanzschulden	967,3	1.014,3	671,8	665,4	591,4	574,1	622,4
Sonstige Verbindlichkeiten	99,0	45,8	97,0	100,9	100,80	104,3	115,4
Latente Steuerverpflichtungen	197,3	181,9	135,0	158,5	147,5	129,8	112,2
Pensionsverpflichtungen	14,7	15,5	17,4	20,3	22,0	25,5	21,4
Ertragsteuerrückstellungen	94,1	85,9	118,7	72,6	136,7	151,7	167,0
Sonstige Rückstellungen	79,0	119,0	41,3	46,0	136,2	95,3	112,1
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>479,1</b>	<b>556,2</b>	<b>621,0</b>	<b>740,7</b>	<b>570,1</b>	<b>527,9</b>	<b>643,2</b>
Finanzschulden	203,3	253,6	298,3	244,3	246,6	86,6	140,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	98,7	113,8	99,0	94,8	79,0	100,4	173,3
Sonstige Verbindlichkeiten	100,2	122,8	116,5	115,3	85,1	111,7	105,1
Ertragsteuerrückstellungen	0,0	0,0	0,0	14,1	36,8	43,5	18,5
Sonstige Rückstellungen	76,9	66,0	107,2	272,2	122,6	185,7	206,2
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2.854,2</b>	<b>3.042,7</b>	<b>3.672,0</b>	<b>3.620,7</b>	<b>3.636,4</b>	<b>3.650,2</b>	<b>3.951,6</b>

\* Die RAP wurden jeweils dem langfristigen Bereich zugerechnet. Die Aufteilung der Ertragsteuerrückstellungen, sonstigen Rückstellungen sowie den Sonderposten für Investitionszuschüssen zwischen kurz- und langfristig wurde auf Basis der vorliegenden Unterlagen geschätzt.

<i>in Mio €</i>		<i>Stand*</i> 31.12.1999	<i>Stand*</i> 31.12.2000	<i>Stand*</i> 31.12.2001	<i>Stand*</i> 31.12.2002	<i>Stand*</i> 31.12.2003	<i>Stand*</i> 31.12.2004	<i>Stand</i> 31.12.2005
<b>Veränderung gegenüber Vorjahr</b>								
<i>Anlagevermögen</i>	%	–	4,5	18,6	–15,7	–0,2	–1,3	13,1
<i>Eigenkapital<sup>1</sup></i>	%	–	5,3	>100	–6,5	4,3	4,4	5,0
<b>Anteil an der Bilanzsumme</b>								
<i>Anlagevermögen (Anlageintensität)</i>	%	93,2	91,3	89,7	76,7	76,3	75,0	78,4
<i>Eigenkapital<sup>1</sup> (Eigenkapitalquote)</i>	%	31,5	31,1	52,7	50,2	52,0	54,1	52,5
<b>Kennzahlen</b>								
<i>Netto-Finanzschulden (Langfristige und kurzfristige Finanzschulden – Liquide Mittel)</i>	Mio €	1.147,5	1.208,7	895,4	324,6	227,2	–5,7	188,3
<i>Capital Employed (Netto-Finanzschulden + Eigenkapital<sup>1</sup> + Minderheitsanteile am Eigenkapital)</i>	Mio €	2.045,6	2.156,1	2.829,2	2.140,9	2.119,2	1.967,9	2.264,1
<i>Gearing (Netto-Finanzschulden/ Eigenkapital<sup>1</sup>)</i>	%	128,2	128,2	46,4	18,0	12,1	–0,3	9,1
<i>Verschuldungsgrad (Netto-Finanzschulden/ Bilanzsumme)</i>	%	40,2	39,7	24,4	9,0	6,3	–0,2	4,8
<i>Dynamischer Verschuldungsgrad (Netto-Finanzschulden/Cash flow<sup>2</sup>)</i>	%	426,4	441,5	245,5	82,1	50,8	–1,1	38,1
<i>Working Capital (Kurzfristige Vermögenswerte – Ver- bindlichkeit aus Lieferung und Leistungen – sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten)</i>	Mio €	–4,6	27,3	161,5	632,5	698,5	699,2	571,7

<sup>1</sup> Ohne die ausgeschüttete Dividende und ohne Minderheitsanteile am Eigenkapital.

<sup>2</sup> Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit.

---

## Finanzkalender

Bilanzpressekonferenz  
Jahresabschluss 2005  
Quartalsbericht 2006  
Hauptversammlung  
Halbjahresbericht 2006  
Neunmonatsbericht 2006

Dienstag, 7. März  
Dienstag, 28. März  
Mittwoch, 10. Mai  
Mittwoch, 31. Mai  
Dienstag, 8. August  
Dienstag, 7. November

Verkehrskalender	
Monat	Alle Konzern-Flughäfen <sup>1</sup>
Dezember 2005	Do., 12. Januar 2006
Januar 2006	Mo., 13. Februar 2006
Februar 2006	Mo., 13. März 2006
März 2006	Do., 13. April 2006
April 2006	Fr., 12. Mai 2006
Mai 2006	Di., 13. Juni 2006
Juni 2006	Do., 13. Juli 2006
Juli 2006	Fr., 11. August 2006
August 2006	Mi., 13. September 2006
September 2006	Fr., 13. Oktober 2006
Oktober 2006	Mo., 13. November 2006
November 2006	Mi., 13. Dezember 2006

<sup>1</sup> Frankfurt, Antalya, Hahn, Hannover, Lima, Saarbrücken.

## Impressum

### Herausgeber

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide  
60547 Frankfurt am Main  
Deutschland

Telefon: 01805 372-4636  
oder 01805 FRAINFO  
Vom Ausland: +49 69 6900  
Internet: [www.fraport.de](http://www.fraport.de)

### Investor Relations

Telefon: +49 (0) 69 690-74842  
Telefax: +49 (0) 69 690-74843  
E-Mail: [investor.relations@fraport.de](mailto:investor.relations@fraport.de)

### Konzeptunterstützung, Layout und Produktion

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

### Fotografie

Berthold Litjes, Düsseldorf  
Gaby Gerster, Frankfurt am Main  
Fraport AG

### Druck

DieAgentur für Druck GmbH, Neustadt/  
Weinstraße

### Veröffentlichungstermin

28. März 2006

---