

Konzern-Zwischenbericht

zum 31. März 2007



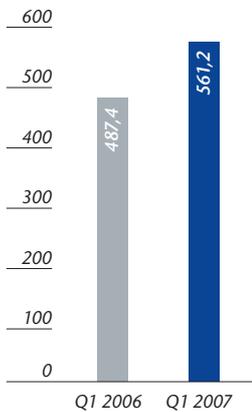
Inhalt

2	Highlights und Kennzahlen
4	Fraport-Aktie
4	Aktionärsstruktur
4	Dividendenpolitik
5	Geschäftsverlauf
5	Entwicklung des Luftverkehrs
5	Entwicklung der Konzern-Flughäfen
7	Umsatz und Ergebnis
8	Vermögens- und Finanzlage
8	Investitionen
8	Kapitalflussrechnung
9	Vermögens- und Kapitalstruktur
10	Segment-Berichterstattung
10	Aviation
10	Retail & Properties
11	Ground Handling
12	External Activities
13	Mitarbeiter
14	Organisationsstruktur
15	Sonstiges
15	Auftragslage
15	Aktienoptionsplan
15	Eigene Aktien
15	Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen
16	Veränderungen in der Risiko- und Chancenberichterstattung
17	Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
18	Ausblick
18	Verkehrserwartungen
18	Konzern-Segmente 2007
19	Konzern-Kennzahlen 2007
20	Vorschau 2008
21	Konzern-Zwischenabschluss zum 31. März 2007
21	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
22	Konzern-Bilanz
23	Konzern-Kapitalflussrechnung
24	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
25	Konzern-Segmente
26	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Quartalsübersicht
27	Anhang
27	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
28	Konsolidierungskreis
29	Erläuterungen zu ausgewählten GuV-Positionen
30	Finanzkalender
30	Ansprechpartner
30	Impressum

Highlights und Kennzahlen

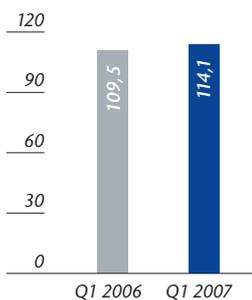
Konzern-Umsatz

in Mio €



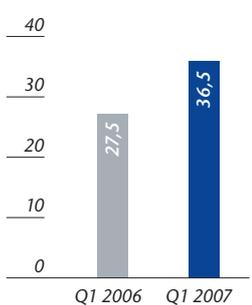
EBITDA

in Mio €



Konzern-Ergebnis

in Mio €



Auch im ersten Quartal des Jahres 2007 zeigte die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns Umsatz- und Ergebnis-Zuwächse. An den Prognosen für das Gesamtjahr halten wir im Wesentlichen fest.

Die wichtigsten Daten zum Geschäftsverlauf in den ersten drei Monaten des Jahres 2007:

- Konzernweiter Passagieranstieg um 10,5 %.
- 5,4 % mehr Passagiere am Frankfurter Flughafen, überdurchschnittliches Abschneiden auch bedingt durch Vorjahreseffekte.
- Konzern-Umsatz mit 561,2 Mio € um 15,1 % über dem Vorjahreswert, bereinigt um ergebnisneutralen Sondereffekt, Zunahme um 3,3 %.
- EBITDA-Anstieg um 4,2 % auf 114,1 Mio €.
- Konzern-Ergebnis mit 36,5 Mio € um 32,7 % über Vorjahresniveau.
- Steigerung des Ergebnisses je Aktie auf 0,41 €.

Die Verhandlungen zu den endgültigen Verträgen auf Basis der Absichtserklärung zwischen Fraport AG und Celanese AG/Ticono GmbH vom November 2006, den Produktionsbetrieb der Ticono am Standort Kelsterbach bis zum 30. Juni 2011 beziehungsweise 31. Dezember 2011 zu beenden und die Grundstücke an Fraport zu übertragen, dauern gegenwärtig an. Nach der standortpolitischen Entscheidung von Ticono/Celanese zugunsten der Region wurde im Rahmen der bisherigen Verhandlungen vereinbart, dass Fraport von der Verpflichtung entbunden wird, Mitarbeiter der Ticono zu übernehmen, für die keine Weiterbeschäftigung möglich ist. Zugleich sollen einzelne Gebäude und Betriebseinrichtungen, darunter auch die Hauptverwaltung der Ticono, von Fraport übernommen und die Grundstücke bereits Ende 2013 übergeben werden. Als Gegenleistung für die entfallene Übernahmeverpflichtung, die vorzeitige Rückgabe der Grundstücke und die Übernahme der Werkseinrichtungen zahlt Fraport zusätzlich zu den vereinbarten 650 Mio € einen Betrag von 20 Mio €. Davon werden 10 Mio € in 2010 und die restlichen 10 Mio € in 2011 gezahlt werden.

Der Frankfurter Flughafen stand im März erneut im Mittelpunkt des Interesses bei Langstrecken-Praxisversuchen mit dem Airbus A380. Von FRA aus starteten Erprobungsflüge zum Beispiel nach New York, Hongkong und Washington. Hierbei fanden neben Abfertigungs- auch Boarding-Tests statt, bei denen freiwillig Hunderte von interessierten Flughafen-Beschäftigten mitmachten. Alle Beteiligten – Airbus, Lufthansa und Fraport – waren sehr zufrieden mit den Ergebnissen: Der A380 hat seinen ersten umfangreichen Praxistest mit Bravour bestanden.

Im Zusammenhang mit der kommerziellen Erschließung des Mönchhof-Geländes hat das Tochterunternehmen Fraport Real Estate Mönchhof einen Kaufvertrag über zwei erste Teilflächen auf dem Mönchhof-Gelände im Nordwesten des Flughafens Frankfurt abgeschlossen.

Im Rahmen der Immobilienstrategie fand Anfang März die Grundsteinlegung für das Airrail Center statt, das Ende 2009 fertiggestellt sein soll. Im ersten Quartal resultierten Umsatz- und Kostensteigerungen in gleicher Höhe aus dem Finanzierungsleasingvertrag mit dem Airrail Center.

Kennzahlen

<i>in Mio €</i>	Q1 2006	Q1 2007	Veränderung <i>in %</i>
Umsatzerlöse	487,4	561,2	15,1
EBITDA	109,5	114,1	4,2
EBITDA-Marge	22,5 %	20,3 %	–
EBIT	54,7	63,1	15,4
EBT	47,6	62,8	31,9
Konzern-Ergebnis	27,5	36,5	32,7
Ergebnis je Aktie in € (unverwässert)	0,30	0,41	36,7
Eigenkapital ¹	2.346,1	2.402,2	2,4
Bilanzsumme ¹	4.294,5	4.323,6	0,7
Operativer Cash flow	96,4	87,8	– 8,9
Free Cash flow	20,0	– 22,4	–
Investitionen	97,3	110,8	13,9
Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	26.989	28.857	6,9

¹ Zum Stichtag 31. Dezember 2006 beziehungsweise 31. März 2007.

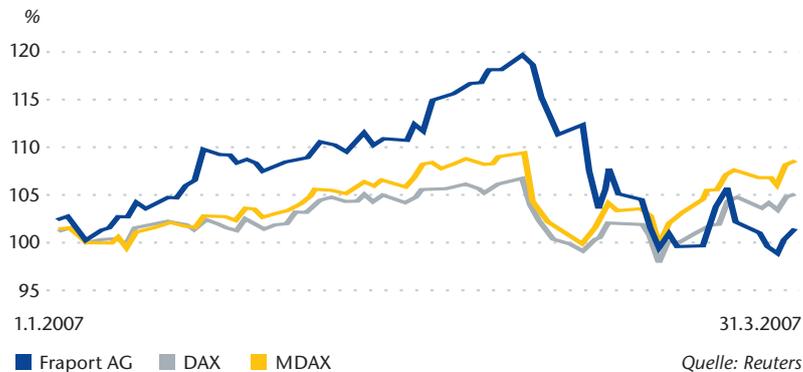
Fraport-Aktie

Der Schlusskurs der Fraport-Aktie notierte am 31. März 2007 bei 54,68 €. Dies bedeutet ein Plus von 1,2 % seit Jahresanfang und somit eine unterdurchschnittliche Entwicklung gegenüber DAX und MDAX, die sich im Berichtszeitraum jeweils um 4,9 % beziehungsweise um 8,5 % verbesserten.

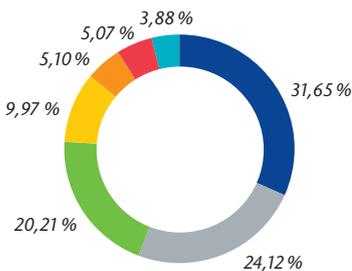
Insbesondere die Publikation der Geschäftszahlen 2006 Anfang März sowie der Mitteilung, eine leichte Senkung der Flughafen-Entgelte zum 1. Juli 2007 zu beantragen, hatten einen dämpfenden Effekt auf die Kursentwicklung der Fraport-Aktie.

Die Marktkapitalisierung zum 31. März betrug 4.997 Mio €. Im Berichtszeitraum wurden durchschnittlich pro Tag 268.609 Aktien gegenüber 274.756 im Vorjahreszeitraum gehandelt.

Kursverlauf der Fraport-Aktie im Vergleich zu DAX und MDAX



Aktionärsstruktur am 31. März 2007*



- Land Hessen
- Streubesitz
- Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
- Deutsche Lufthansa AG
- Julius Bär Holding AG
- The Capital Group Companies, Inc.
- Artisan Partners Ltd. Partnership

* Die relativen Anteile von Julius Bär Holding AG und The Capital Group Companies, Inc. wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. März 2007 angepasst und weichen daher von den Angaben zum Zeitpunkt der Meldung der Schwellenüberschreitung ab. Die Deutsche Lufthansa hat im aktuellen Geschäftsbericht angegeben, dass sie 9,97 % der Fraport-Anteile hält.

Aktionärsstruktur

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

Ferner wurde uns Ende März mitgeteilt, dass Artisan Partners aus USA über 3,88 % der Stimmrechte an der Fraport AG verfügt. Nach Berücksichtigung dieser beiden Veränderungen beträgt der Streubesitz nunmehr 24,12 %.

Dividendenpolitik

Für das Geschäftsjahr 2006 schlugen der Vorstand und der Aufsichtsrat eine Dividende von 1,15 € je Aktie vor, welche den Vorjahreswert von 90 Cent um 27,8 % übertreffen würde.

Geschäftsverlauf

Entwicklung des Luftverkehrs

Der europäische Luftverkehr verzeichnete nach vorläufigen Zahlen der Association of European Airlines (AEA) im ersten Quartal 2007 ein deutliches Wachstum. Die Passagierzahlen lagen um 5,5 % über dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum.

Airports Council International (ACI) meldete für die ersten drei Monate ein weltweites Passagierwachstum von 5,7 % und bei der Frachtonnage einen Zuwachs von 2,3 % gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Das von ACI registrierte Passagieraufkommen europäischer Flughäfen legte um 7,3 %, das Frachtaufkommen um 1,8 % zu.

Die Passagierflotte unseres Hauptkunden Lufthansa erzielte in den ersten drei Monaten 2007 bei einem Anstieg der Passagierflüge um 4,8 % weltweit eine Steigerung der Passagierzahlen um 8,0 %. Das Cargo-Aufkommen der Lufthansa Cargo AG stieg um 4,1 %.

Entwicklung der Konzern-Flughäfen

Von Januar bis März 2007 nutzten 14,9 Mio **Passagiere** die sechs Flughäfen (Mehrheitsbeteiligungen¹) des **Fraport-Konzerns**, 10,5 % mehr als im Vorjahreszeitraum. Dabei trugen insbesondere auch die Beteiligungen im Ausland kräftig zum Verkehrswachstum des Konzerns bei.

Der Flughafen **Frankfurt** verzeichnete im Berichtszeitraum 11,8 Mio Passagiere, das entspricht einem Plus von 5,4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Wesentlich für das überdurchschnittliche Abschneiden im ersten Quartal 2007 waren Basiseffekte aus dem späten Wintereinbruch im März 2006 sowie eine Streikwelle im europäischen Ausland im Vorjahr, die zu zahlreichen Flugausfällen führte. Ebenso zeigte der gegenüber dem letzten Jahr im ersten Quartal liegende Beginn der Osterferien Wirkung. Vor allem im abgehenden Verkehr zu typischen Touristenzielen wie beispielsweise zu einigen Mittelmeer-Anrainern kam es zu zweistelligen Zuwächsen. Ferner wirken die BetterFly-Tarife der Lufthansa verkehrsbelebend. Als eine Folge dieser Effekte konnte der Europaverkehr um gut 8 % zulegen.

Das Wachstum wurde auch von neuen Flugverbindungen und einer wieder zunehmenden Dynamik im Interkontinentalverkehr getrieben: Mit Ausnahme der ausgedünnten Verbindungen nach Südamerika wurde in allen Überseemärkten ein klares Plus erzielt.

Die Passagierzahl in **Frankfurt-Hahn** stieg im bisherigen Jahresverlauf um 20,1 % auf 843,2 Tsd. Dies ist vor allem auf die Erweiterung des Streckenangebots der Ryanair mittels Frequenzerhöhungen und neuer Ziele zurückzuführen, hinzu kamen weitere Airlines und Verbindungen im Charterverkehr.

Das von uns betriebene Terminal am Flughafen **Antalya** profitierte zum einen vom generellen Anziehen im Türkei-Tourismus. Zum anderen trug die Neuverteilung des Verkehrs zugunsten des Fraport-Terminals zum kräftigen Anstieg um 226,2 % auf 495,6 Tsd Passagiere bei.

In **Lima**¹ setzte sich das solide Verkehrswachstum fort. In den ersten drei Monaten 2007 nahm die Passagierzahl um 22,2 % auf knapp 1,7 Mio zu. Das Wachstum wurde dabei mit einem Plus von 33,2 % vom Inlandsaufkommen dominiert. Aber auch der internationale Verkehr verzeichnete mit 14,6 % einen zweistelligen Anstieg, wobei das Umsteigeraufkommen mit 36,4 % überdurchschnittlich zum Originärverkehr (12,1 %) zulegte.

In den ersten drei Monaten des Jahres konnten die in 2006 erworbenen bulgarischen Beteiligungsflyghäfen **Varna** und **Burgas** erwartungsgemäß noch keine nennenswerten Aufkommensmengen melden. Dennoch konnten außerhalb der Tourismussaison auch hier kräftige Steigerungsraten verbucht werden.

¹ Aufgrund der absehbaren Vollkonsolidierung von Lima zeigen wir den Verkehr des Flughafens Lima bereits in den Konzern-Gesellschaften.

Das **Cargo**-Volumen nahm – der allgemein nachlassenden Wachstumsdynamik im weltweiten Luftfrachtverkehr folgend – konzernweit gegenüber dem Vorjahreszeitraum nur noch moderat um 2,2 % auf 574 Tsd t zu. Am Flughafen Frankfurt stiegen im Berichtszeitraum insbesondere die Frachterflüge auf Interkontinentalverbindungen um rund 7 %, auf den Fernostverbindungen waren es sogar nahezu 27 %, ausgehend von einer geringen Basis. Als zweiter Wachstumsträger erweist sich Lima: Hier wurde ein Tonnagewachstum von 11,8 % erzielt, das derzeit ausschließlich vom internationalen Markt getragen wird. Durch die Sonder-Frachterflüge im Vorjahr – humanitäre Hilfsgütertransporte im Auftrag der Bundeswehr – war die geflogene Cargo-Menge am Flughafen Frankfurt-Hahn im ersten Quartal rückläufig.

Die Zahl der **Flugzeugbewegungen**¹ aller sechs Konzern-Flughäfen lag mit 151.362 um 5,8 % über dem Vorjahreszeitraum. In Frankfurt führten neben den ungewöhnlich hohen wetter- und streikbedingten Flugausfällen im ersten Quartal des Vorjahres auch eine leichte Erhöhung der vorgegebenen maximalen Flugbewegungen in der Stunde im Vergleich zur Wintersaison 2005/2006 zu einem Anstieg der Flugbewegungen um 2,4 %.

Die **Höchststartgewichte** beliefen sich in Frankfurt im Berichtszeitraum auf 6,6 Mio t und lagen damit um 2,7 % über Vorjahresniveau. Der Anteil der „Widebody“-Flugzeuge erhöhte sich aufgrund des Anstiegs von schweren Frachtmaschinen leicht um 0,3 Prozentpunkte auf 24,7 %. Der Sitzladefaktor stieg um 2,2 Prozentpunkte auf 70,6 %.

¹ Aufgrund der absehbaren Vollkonsolidierung von Lima zeigen wir den Verkehr des Flughafens Lima bereits in den Konzern-Gesellschaften.

Verkehrszahlen Fraport-Konzern

Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung

Q1 2007	Anteil am Flughafen in %	Passagiere ¹		Cargo (Fracht + Post) (t)		Bewegungen	
		2007	Veränderung zu 2006 in %	2007	Veränderung zu 2006 in %	2007	Veränderung zu 2006 in %
Frankfurt Airport	100,00	11.824.573	5,4	509.183	2,3	116.694	2,4
Frankfurt-Hahn	65,00	843.178	20,1	21.739	-15,2	9.390	6,9
Lima ^{2,3}	42,75	1.699.109	22,2	43.028	11,8	20.198	11,8
Antalya ⁴	100,00	495.589	226,2	n. a.	n. a.	3.458	153,5
Varna	60,00	46.612	54,1	n. a.	n. a.	1.135	48,2
Burgas	60,00	3.201	99,4	139	239,0	487	198,8
Konzern		14.912.262	10,5	574.089	2,2	151.362	5,8

¹ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

² Aufgrund der absehbaren Vollkonsolidierung von Lima zeigen wir den Verkehr des Flughafens Lima bereits in den Konzern-Gesellschaften.

³ Eigene Angaben Lima.

⁴ Internationales Terminal 1.

Flughäfen mit Minderheitsbeteiligung und Managementbeteiligung²

Q1 2007	Anteil am Flughafen in %	Passagiere ¹		Bewegungen	
		2007	Veränderung zu 2006 in %	2007	Veränderung zu 2006 in %
Hannover	30,00	1.082.736	0,5	19.102	1,6
Saarbrücken	51,00	59.713	-3,7	3.193	0,0
Delhi	10,00	5.709.665	23,0	54.375	20,6
Kairo	0,00	2.681.701	9,5	26.930	5,6
Summe		9.533.815	15,8	103.600	11,9

¹ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

² Eigene Angaben.

Umsatz und Ergebnis

Der Fraport-Konzern konnte auch im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2007 Umsatz und Ergebnis steigern.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nahmen die **Umsatzerlöse** von Januar bis März 2007 um 15,1 % auf 561,2 Mio € zu. Diese drastische Steigerung resultierte zu einem großen Teil aus Umsätzen aus dem Finanzierungsleasingvertrag mit dem Airrail Center, dem Kosten in gleicher Höhe gegenüberstanden. Ein Finanzierungsleasing wird bilanziell grundsätzlich wie ein Verkauf abgebildet. Bereinigt um diesen Sondereffekt nahmen die Umsatzerlöse um 3,3 % zu. Maßgeblich für den Anstieg waren insbesondere erhöhte Flughafen-Entgelte durch Verkehrssteigerung in Frankfurt und Antalya, gestiegene Umsatzerlöse aus Retail insbesondere am Flughafen Frankfurt sowie erstmalige Umsatzerlöse aus der Betriebsstätte in Indien.

Die **Gesamtleistung** lag insgesamt bei 576,8 Mio € und damit 14,3 % über dem Vorjahreszeitraum.

Der operative Aufwand (Sach- und Personalaufwand) stieg im Berichtszeitraum um 17,1 % auf 462,7 Mio € an. Hier erfolgte – in gleicher Höhe wie umsatzseitig – die Erfassung der einmaligen Effekte aus dem Finanzierungsleasing an das Airrail Center. Bereinigt um diesen Effekt ist der operative Aufwand um 2,5 % gestiegen.

Der **Personalaufwand** lag mit 263,5 Mio € um 0,5 % über dem vergleichbaren Vorjahreswert. Hier kamen gegenläufige Effekte zum Tragen. Im Segment Ground Handling konnte der Personalaufwand trotz gestiegener Mitarbeiterzahlen durch einen besseren Personalmix gesenkt werden. Steigerungen resultierten aus der Geschäftsausweitung der ICTS und der Neukonsolidierung der Twin Star. Die um den Sondereffekt des Finanzierungsleasings an das Airrail Center bereinigte Personalaufwandsquote lag mit 52,3 % um 1,5 Prozentpunkte unter, die bereinigte Sachaufwandsquote von 28,1 % mit 0,8 Prozentpunkten über dem jeweiligen Vorjahreswert.

Im **Sachaufwand** abgebildet sind Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand. Der um den Sondereffekt des Finanzierungsleasings an das Airrail Center bereinigte Materialaufwand lag durch geringere Instandhaltungskosten und reduzierten Winterdienst um 2,7 % unter dem Vorjahreswert. Der sonstige betriebliche Aufwand lag mit 59,3 Mio € um 22,5 % über dem Vorjahresniveau. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus erhöhten Aufwandsanteilen aus Investitionsvorhaben sowie aus der Betriebsstätte in Indien.

Durch die positive Umsatzentwicklung stieg das **EBITDA** in den ersten drei Monaten des Jahres 2007 um 4,2 % auf 114,1 Mio €. Die um den Sondereffekt des Finanzierungsleasings mit dem Airrail Center bereinigte EBITDA-Marge nahm um 0,2 Prozentpunkte auf 22,7 % zu.

In den **Abschreibungen** wurden die Abschreibungen auf Zugänge durch Auslaufen planmäßiger Nutzungsdauern überkompensiert. Sie sanken von 54,8 Mio € im Vorjahreszeitraum auf 51,0 Mio €.

Das **EBIT** (Betriebliches Ergebnis) lag somit bei 63,1 Mio €, gegenüber 54,7 Mio € im ersten Quartal 2006.

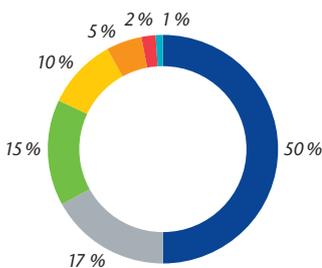
Das **Finanzergebnis** betrug –0,3 Mio €, der Vorjahreswert lag bei –7,1 Mio €. Die positive Entwicklung resultierte aus Erträgen aus Beteiligungen von der spanischen Tochtergesellschaft Ineuropa Handling UTE, höheren Zinserträgen aus Tages- und Termingeldern sowie der Marktbewertung von Wertpapieren.

Die **Steuerquote** fiel von 42,2 % auf 41,9 %.

Das **Konzern-Ergebnis** lag mit 36,5 Mio € um 32,7 % über dem Vorjahresniveau. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie stieg von 0,30 € auf 0,41 €.

Vermögens- und Finanzlage

Investitionen: 110,8 Mio €



- Terminalanlagen
- Sonstige Gebäude/Anlagen/Infrastruktur
- Ausbau
- Gesamtinvestitionen in Beteiligungen und Finanzanlagen
- Flugbetrieb
- Verwaltung und IT
- Planung und Sonstiges

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

Investitionen

Seit Jahresbeginn investierte der Fraport-Konzern bis zum 31. März insgesamt 110,8 Mio €, der Wert des Vorjahreszeitraums betrug 97,3 Mio €.

Ohne Finanzanlagen wurden am Standort Frankfurt 99,6 Mio € investiert, im Vorjahreszeitraum waren es 66,6 Mio €. Die signifikante Steigerung resultierte aus erhöhten Investitionen in die Terminalanlagen und den geplanten Ausbau. Insgesamt entfielen 55,0 Mio € auf die Modernisierung und schrittweise Erweiterung der bestehenden Terminals. Hierzu gehören auch die Umbauten zur Vorbereitung auf den Airbus A380, die Umsetzung der EU-Sicherheitsrichtlinien sowie die brandschutztechnische Ertüchtigung der Terminals und weiterer Gebäude im Rahmen der FRA-Nord-Projekte. In den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens wurden im Berichtszeitraum 17,1 Mio € investiert. Im März hat der Rückbau der ehemaligen US-Air Base im Süden des Frankfurter Flughafens begonnen, um die Flächen für den künftigen Ausbau vorzubereiten.

Die Investitionen in Finanzanlagen verminderten sich aufgrund geringerer Geldanlagen.

Kapitalflussrechnung

Der **Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit** betrug in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2007 87,8 Mio €, gegenüber 96,4 Mio € im Vorjahreszeitraum. Der Mittelzufluss aus dem betrieblichen Bereich war mit 117,7 Mio € um 15,7 Mio € niedriger als im ersten Quartal 2006. Ursächlich für die Veränderung war insbesondere der Anstieg von Forderungen und finanziellen Vermögenswerten.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** von 309,2 Mio € lag 4,0 % unter dem Vorjahreszeitraum.

Die Ausgaben für Investitionen in Sachanlagen stiegen um 31,1 Mio €, sie wurden insbesondere am Standort Frankfurt im Rahmen des Ausbaus getätigt. Unsere Einnahmen aus Anlagenabgängen lagen bedingt durch die bereits vorausgezahlten Kosten aus dem Finanzierungsleasing des Airrail Centers mit 51,6 Mio € über dem Wert des Vorjahres.

Im Rahmen des Asset-Managements wurden 250,0 Mio € in eine kurzfristige Geldanlage investiert.

Bedingt durch die hohen Investitionen in das Sachanlagevermögen sank der **Free cash flow** von 20,0 Mio im Vorjahreszeitraum auf – 22,4 Mio € im ersten Quartal 2007.

Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** in Höhe von 12,4 Mio € resultierte insbesondere aus der Tilgung von Bankkrediten.

Der **Finanzmittelbestand** reduzierte sich im Wesentlichen durch die Investitionen in Geldanlagen von 617,6 Mio € zum 31. Dezember 2006 auf 382,3 Mio € zum 31. März 2007.

Segment-Berichterstattung

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

Aviation

in Mio €	Q1 2006	Q1 2007	Veränderung in %
Umsatzerlöse	159,4	159,6	0,1
EBITDA	30,1	28,5	- 5,3
EBIT	10,6	11,7	10,4
Mitarbeiter	6.016	6.316	5,0

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2007 sind die Umsatzerlöse im Segment Aviation gegenüber dem Vorjahreszeitraum konstant geblieben. Die Reduzierung der Umsatzerlöse aus Sicherheitsleistungen aufgrund von Preisreduzierungen wurde durch die Steigerung der Erlöse aus Flughafen-Entgelten durch erhöhtes Verkehrsaufkommen kompensiert.

Die übrigen Erträge sanken wegen einmaliger Sondereffekte in Verbindung mit der Auflösung von Rückstellungen im Vorjahreszeitraum.

Der operative Aufwand lag ebenfalls auf Vorjahresniveau. Bei nahezu unverändertem Personalaufwand standen im Sachaufwand erhöhte Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben sowie höhere innerbetrieblich bezogene IT-Leistungen geringeren Aufwendungen für Winterdienst gegenüber.

Insgesamt lag das Segment-EBITDA mit 28,5 Mio € um 1,6 Mio € unter dem Vorjahreswert. Das EBIT stieg durch gesunkene Abschreibungen vor allem aufgrund des Auslaufens planmäßiger Nutzungsdauern auf 11,7 Mio €.

In den zurzeit laufenden Verhandlungen über die Höhe der Flughafen-Entgelte zwischen Fraport und der Lufthansa sowie den anderen Fluggesellschaften zeichnet sich eine einvernehmliche Lösung ab, die eine moderate Reduzierung der Flughafen-Entgelte vorsieht.

Retail & Properties

in Mio €	Q1 2006	Q1 2007	Veränderung in %
Umsatzerlöse	91,4	155,3	69,9
EBITDA	74,6	82,5	10,6
EBIT	52,9	61,6	16,4
Mitarbeiter	2.866	2.880	0,5

Der Segment-Umsatz lag mit 155,3 Mio € um 69,9 % über dem Vorjahreswert. Diese drastische Steigerung resultierte zu einem großen Teil aus dem Finanzierungsleasing des Airrail Centers, dem Aufwendungen in gleicher Höhe gegenüberstanden.

Die Umsatzerlöse aus Retail konnten durch Neueröffnungen und neue Verträge sowie durch gezielte Verkaufsfördermaßnahmen deutlich gesteigert werden. Die Retail-Erlöse pro Passagier stiegen im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr von 2,58 € auf 2,86 €. Die Umsatzerlöse aus Parkierungen entwickelten sich aufgrund gesteigerter Passagiermengen ebenfalls positiv.

Erhöhend auf die Gesamtleistung wirkte sich zusätzlich die außerplanmäßige Tilgung eines unter Nennwert erworbenen Darlehens des Airrails aus.

Im operativen Aufwand erfolgte – in gleicher Höhe wie umsatzseitig – die einmalige Erfassung des Finanzierungsleasings an das Airrail Center. Weitere Erhöhungen resultierten aus Aufwandsanteilen aus Investitionen sowie aus IT-Leistungen.

Aufgrund der positiven Entwicklung vor allem im Retail-Geschäft stieg das EBITDA auf 82,5 Mio €. Im Vergleich zum Vorjahreswert entspricht dies einer Steigerung um 10,6 %. Durch gesunkene Abschreibungen aufgrund von im Vorjahr längeren Nutzungsdauern der Vermögenswerte erreichte das EBIT mit einer Steigerung von 16,4 % 61,6 Mio €.

Ground Handling

in Mio €	Q1 2006	Q1 2007	Veränderung in %
Umsatzerlöse	147,1	145,7	-1,0
EBITDA	7,5	7,7	2,7
EBIT	2,0	2,2	10,0
Mitarbeiter	7.655	7.980	4,2

Die Umsatzerlöse des Segments Ground Handling lagen mit 145,7 Mio € leicht unter dem Vorjahresniveau. Hier kamen gegenläufige Effekte zum Tragen. Die Verkehrssteigerung sowie der um 0,6 Prozentpunkte auf 88,2 % gesteigerte Marktanteil im Bereich der Abfertigung führten zu einem Umsatzwachstum.

Der außerordentlich hohe Bedarf an Enteisungsleistungen im ersten Quartal des Vorjahres und der milde Winter in diesem Jahr führten zu Umsatzrückgängen im Berichtszeitraum.

Der milde Winter spiegelt sich auch im operativen Aufwand wieder. Hier fielen durch geringere Enteisungsleistungen entsprechend weniger Belastungen an. In den übrigen Bereichen wurden die Kosten durch striktes Kostenmanagement konstant gehalten. Trotz gesteigerter Mitarbeiterzahlen aufgrund der Verkehrssteigerung konnte der Personalaufwand durch einen verbesserten Personalmix reduziert werden.

Das EBITDA konnte demnach von 7,5 Mio € auf 7,7 Mio € erhöht werden, proportional dazu stieg das EBIT auf 2,2 Mio €.

External Activities

in Mio €	Q1 2006	Q1 2007	Veränderung in %
Umsatzerlöse	89,5	100,6	12,4
EBITDA	- 2,7	- 4,6	-
EBIT	- 10,8	- 12,4	-
Mitarbeiter	10.452	11.681	12,6

Der Umsatz des Segments stieg in den ersten drei Monaten 2007 um 12,4 % auf 100,6 Mio €. Während die ICTS Europe ihre Umsätze regional in den Ländern Großbritannien, Frankreich und der Türkei steigern konnte, resultierten die Umsatzsteigerung der Beteiligung in Antalya vor allem aus dem im Vorjahresvergleich gestiegenen Passagieraufkommen. Die sonstigen Umsatzerlöse stiegen durch die Betriebsstätte in Indien.

Der im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegene Personalaufwand resultierte vorwiegend aus der Geschäftsausweitung der ICTS sowie aus der Neukonsolidierung von Twin Stars. Der Sachaufwand ist im Vergleich zum ersten Quartal 2006 deutlich angestiegen. Dies resultierte vorwiegend aus der Betriebsstätte in Indien.

Das EBITDA verminderte sich insgesamt durch Einstandskosten aus der Neukonsolidierung Twin Star und dem hier vorliegenden saisonalen Geschäft um 1,9 Mio € auf - 4,6 Mio €, das EBIT lag bei - 12,4 Mio €.

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

Nachfolgend sind die Geschäftszahlen der wichtigsten Beteiligungen außerhalb Frankfurts vor Konsolidierung dargestellt.

Die Tochtergesellschaft **ICTS** steigerte ihre Umsatzerlöse durch die Geschäftsausweitung in Großbritannien, Frankreich und der Türkei um 7,6 % auf 70,4 Mio €. Der operative Aufwand erhöhte sich durch Start-up-Kosten überproportional zur Umsatzentwicklung. Das EBITDA lag mit 1,3 Mio € um 0,7 Mio € über Vorjahresniveau.

In **Antalya** ergab sich durch die bis April 2006 anhaltende ungleiche Verkehrsaufteilung zwischen den beiden konkurrierenden Terminals eine Passagiersteigerung von mehr als 200 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Infolgedessen stieg der Umsatz um 3,4 Mio € auf 5,3 Mio €. Durch gleichzeitig gutes Kostenmanagement stieg das EBITDA auf 0,9 Mio € gegenüber - 2,1 Mio € im Vorjahreszeitraum.

In **Frankfurt-Hahn** konnten die Umsatzerhöhungen aus der Verkehrssteigerung die Erlösminderungen aus der neuen Entgeltordnung und aus den durch den milden Winter reduzierten Enteisungsvorgängen nicht kompensieren. Der Umsatz sank von 9,6 Mio € im Vorjahreszeitraum auf 9,0 Mio €. Der operative Aufwand konnte konstant gehalten werden, sodass das EBITDA nur von - 2,2 Mio € auf - 2,8 Mio € sank.

Die im vergangenen Geschäftsjahr gegründete Tochter **Fraport Twin Star Airport Management AD**, die die bulgarischen Schwarzmeerflughäfen Varna und Burgas unter einer 35-jährigen Konzession betreibt, verzeichnete im ersten Geschäftsquartal 2007 Umsatzerlöse in Höhe von 1,1 Mio €. Der operative Aufwand betrug 3,6 Mio €, das EBITDA lag somit bei - 2,5 Mio €. Die Flughäfen sind durch den Tourismusverkehr geprägt und erzielen saisonal bedingt den größten Teil ihrer Umsätze in den Sommermonaten. In der Nebensaison übersteigen die laufenden Betriebskosten die Umsatzerlöse. Die Gesellschaft wird seit ihrer Gründung vollkonsolidiert.

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

Bezüglich der Umsatzerlöse in **Hannover**¹ konnte die Verkehrssteigerung die durch den milden Winter reduzierten Enteisungsvorgänge nicht kompensieren: Sie sanken um 2,0 % auf 29,8 Mio €. Bei insgesamt konstanten operativen Aufwand sank das EBITDA von 5,3 Mio auf 4,6 Mio €.

In **Lima** entwickelten sich Umsatz und Ergebnis vor dem Hintergrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens positiv. Die Umsatzerlöse stiegen um 10,7 % auf 21,7 Mio €. Der operative Aufwand erhöhte sich durch gestiegene Sicherheitskosten. Das EBITDA übertraf mit 5,4 Mio € den Vorjahreswert um 20,0 %.

Die Fraport Ground Services Austria GmbH hat den Zuschlag erhalten, weitere sieben Jahre Bodenverkehrsdienstleistungen am Flughafen Wien anzubieten. Ihre Konzession wurde nach einer internationalen Ausschreibung verlängert.

Die Fraport AG hat gemeinsam mit Partnern bei einer internationalen Ausschreibung den Zuschlag bekommen, den geplanten neuen Flughafen von Dakar 25 Jahre lang zu betreiben. Der neue Flughafen wird vom Staat finanziert und gebaut und ab Fertigstellung von einer lokalen Gesellschaft (unter der Einbindung von Fraport) betrieben. Fraport wird hierfür entsprechende Managementleistungen der lokalen Gesellschaft zur Verfügung stellen. Bereits heute sind Fraport-Experten in die Optimierung der Baupläne involviert und werden auch den Umzug zum neuen Flughafen organisieren.

Mitarbeiter

Im Berichtszeitraum stieg die Mitarbeiterzahl des Fraport-Konzerns um 6,9 % auf durchschnittlich 28.857. In Frankfurt waren in diesem Zeitraum im Durchschnitt 17.723 Personen beschäftigt, 3,5 % mehr als im Vorjahr.

	Q1 2006	Q1 2007	Veränderung in %	2006	Veränderung Q1 zu 2006 in %
Fraport-Konzern	26.989	28.857	6,9	28.246	2,2
davon in Frankfurt	17.118	17.723	3,5	17.528	1,1
Beteiligungen	14.982	17.003	13,5	16.293	4,4
davon ICTS	9.049	9.714	7,3	9.852	-1,4

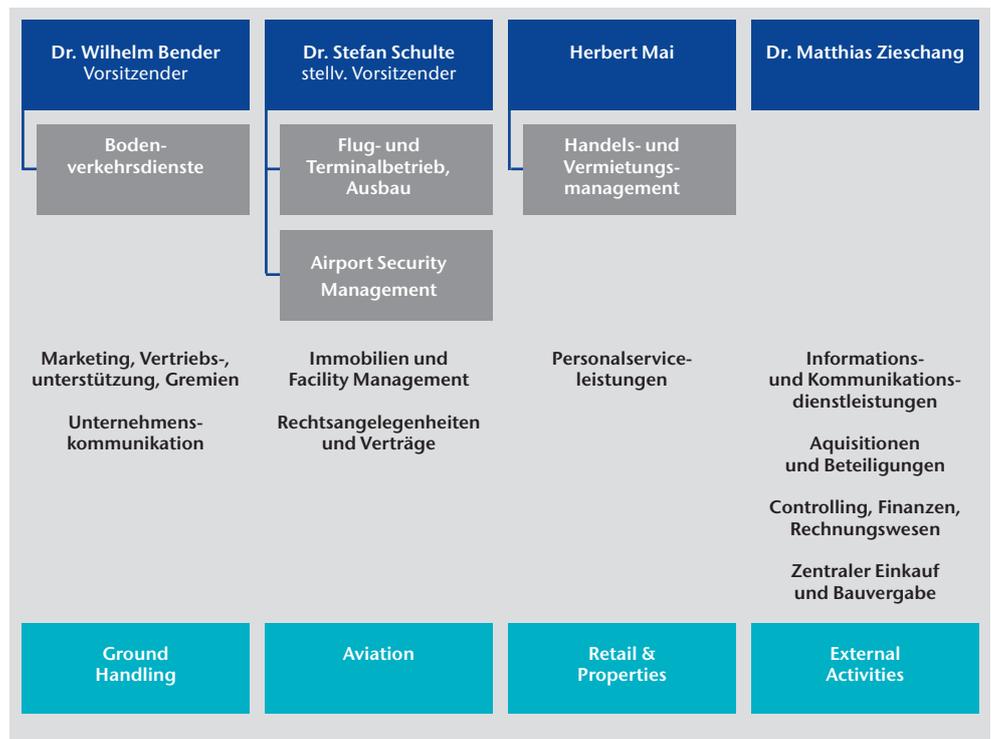
¹ Einzelabschluss.

Organisationsstruktur

Zum 1. April hat Dr. Stefan Schulte für den zum 31. März 2007 ausgeschiedenen stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden, Prof. Manfred Schölch, die Stellvertretung im Vorsitz übernommen. Das Finanz-Ressort wurde durch Dr. Matthias Zieschang neu besetzt.

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

Fraport-Aufbauorganisation seit dem 1. April 2007*



* ohne Stabsstellen

Sonstiges

Auftragslage

Der Sommerflugplan 2007 für den Flughafen Frankfurt führt im Passagierverkehr 129 Airlines auf, die 307 Ziele – darunter 138 Interkontinentalziele – in weltweit 109 Ländern bedienen. 4.635 geplante Abflüge pro Woche im Passagier-Linienverkehr bedeuten ein Plus von rund 0,5 %. Treiber der Kapazitätsaufstockungen werden erneut die Interkontinentalverkehre sowohl im Passagier- als auch im Frachtverkehr sein.

Aktienoptionsplan

Auf der Hauptversammlung der Fraport AG am 1. Juni 2005 wurde ein neuer Aktienoptionsplan „Fraport-Management-Stock-Option-Plan 2005“ (Fraport MSOP 2005) beschlossen, der den alten Aktienoptionsplan ablöste. Der neue Aktienoptionsplan entspricht den unter anderem durch den Deutschen Corporate Governance-Kodex erhöhten Anforderungen an die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG, Mitgliedern der Geschäftsführungen von verbundenen Unternehmen sowie weiteren ausgewählten Führungskräften der Fraport AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen.

Insgesamt belief sich die Zahl der über beide Aktienoptionspläne ausgegebenen Bezugsrechte am 31. März 2007 auf 1.287.750 Stück. Der derzeitige Bestand an ausgegebenen und noch nicht ausgeübten Optionen im Rahmen des Aktienoptionsplans 2001 beträgt 9.350 Stück. Für den Fraport MSOP 2005 wurden insgesamt 414.700 Bezugsrechte ausgegeben, von denen 20.000 Stück verfallen sind und noch keine Bezugsrechte ausgeübt werden konnten.

Eigene Aktien

Am 31. März 2007 hatte die Fraport AG 104.679 eigene Aktien im Bestand. Im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2006 entspricht dies einem Rückgang von 5.049 Aktien. Diese wurden als Teil der Vorstandsvergütung ausgegeben.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Gegenüber dem 31. Dezember 2006 haben sich die Haftungsverhältnisse und die sonstigen finanziellen Verpflichtungen nicht wesentlich verändert.

Veränderungen in der Risiko- und Chancenberichterstattung

Das Luftfahrtbundesamt hat von den Fluggesellschaften eine durchgängige Frachtbewachung gefordert. Dies wird bei Fraport zu einer Veränderung des Frachtübergabeprozesses mit negativen aber voraussichtlich nicht wesentlichen wirtschaftlichen Konsequenzen führen.

In den zurzeit laufenden Verhandlungen über die Höhe der Flughafen-Entgelte zwischen Fraport und der Lufthansa sowie den anderen Fluggesellschaften zeichnet sich eine einvernehmliche Lösung ab, die eine moderate Reduzierung der Flughafen-Entgelte vorsieht.

Im letzten Lagebericht war berichtet worden, dass das Ermittlungsverfahren des philippinischen National Bureau of Investigation unter anderem gegen die Fraport AG und diverse natürliche Personen aus dem Bereich der Fraport AG wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ Ende 2006 eingestellt wurde sowie auch, dass diese Entscheidung zu dem Zeitpunkt noch nicht rechtskräftig war. Auf entsprechende Beschwerde hin wurde diese Einstellungsentscheidung am 15. März 2007 aufgehoben und die Anklageerhebung empfohlen. Hiergegen sind Rechtsmittel eingelegt worden, über die noch nicht entschieden wurde.

Bei den von der Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, Bulgarien, betriebenen Flughäfen in Varna und Burgas besteht aufgrund von nicht den Industriestandards entsprechenden Kerosintanks das Risiko möglicher Umweltschäden. Mit entsprechenden Maßnahmen zur Erfüllung der Industriestandards wurde bereits begonnen.

Weitere Veränderungen der im Geschäftsbericht 2006 (Seite 73 ff.) dargestellten Chancen und Risiken haben sich nicht ergeben. Derzeit sind keine den Fortbestand des Konzerns gefährdende Risiken erkennbar.

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Anfang April wurden vom Fraport-Konzern die Verträge für eine Beteiligung in Höhe von 24,5 % an dem Flughafen der zentralchinesischen Stadt Xi'an unterschrieben. Danach wird sich künftig Fraport auch um die betriebstechnische Optimierung sowie die kommerzielle Entwicklung dieses Flughafens kümmern. Der Anteil am Gesamtprojekt beläuft sich auf zirka 50 Mio €. Die Genehmigung durch die chinesischen Behörden sowie der Abschluss der Transaktion werden im Laufe des dritten Quartals 2007 erwartet.

Ein Konsortium unter Führung der Fraport AG hat im April den Zuschlag für die Fortsetzung des Terminalbetriebs am Flughafen Antalya in der Türkei erhalten. Ab Mitte September 2007 werden Fraport und die türkische IC Holding das bisher von Fraport geführte Terminal 1 und das Domestic Terminal betreiben sowie ab September 2009 auch das bisher von IC betriebene zweite internationale Fluggastgebäude übernehmen. Die Konzession zum Betrieb aller drei Terminals läuft bis zum Jahr 2024. Die neue Betriebsgesellschaft verpflichtet sich zu einer Gesamtkonzessionszahlung in Höhe von rund 2,37 Mrd €, wovon 3 % nach Unterzeichnung des Vertrages fällig und weitere 22 % bis September 2008 fällig sind. Der Rest soll ab Januar 2010 bis zum Jahr 2024 in Teilbeträgen über die gesamte Vertragslaufzeit gezahlt werden.

Derzeit erwägt das Mitbewerber-Konsortium bestehend aus dem Flughafen Wien und Celebi eine Klage gegen die türkische Flughafen-Behörde im Zusammenhang mit ihrer Disqualifikation aufgrund fehlerhafter Bietungsunterlagen. Fraport schätzt die entsprechenden Erfolgchancen als sehr niedrig ein.

Ausblick

Verkehrserwartungen

Für den Flughafen Frankfurt rechnen wir im Gesamtjahr 2007 mit einem Anstieg des Passagieraufkommens von 1 bis 2 %. Dabei wird sich das überproportionale Wachstum des Interkontinentalverkehrs fortsetzen, der für die Entwicklung Frankfurts als internationale Luftverkehrsdrehscheibe wichtig ist. Die Vorverlagerung des Osterreiseverkehrs wird sich dämpfend auf die April-Zahlen auswirken. Ferner werden die in 2006 zusätzlichen Passagiere der Fußball-Weltmeisterschaft im zweiten Quartal fehlen. Somit können die durch Sondereffekte erzielten guten Passagierwerte des ersten Quartals nicht auf das Gesamtjahr hochgerechnet werden.

Konzernweit (Mehrheitsbeteiligungen) wird nach unserer Einschätzung die Zahl der Passagiere spürbar über der des Vorjahrs liegen.

Die Entwicklung der Luftfracht hat in den letzten Monaten welt- und europaweit zunehmend an Wachstumsdynamik verloren und ist auf einigen europäischen Hubs bereits ins Minus gefallen. Wir erwarten daher konzernweit ein Ergebnis auf Vorjahresniveau.

Konzern-Segmente 2007

Im Konzern-Segment **Aviation** sollten sich einerseits die Umsatzerlöse aus der Verkehrssteigerung erhöhen, andererseits beantragt Fraport die Entgelte im laufenden Jahr abzusenken. Durch Realisierung zusätzlicher Sicherheitsleistungen werden die Umsatzrückgänge im Sicherheitsgeschäft voraussichtlich nicht in der bisher prognostizierten Höhe erfolgen. Im Personalaufwand erwarten wir, dass die Einsparungen durch die Umorganisation im Sicherheitsgeschäft den Tarifeffekt überkompensieren können. Den Sachaufwand sehen wir auf Vorjahresniveau. Der Abschreibungsaufwand sollte durch die genannten Investitionen geprägt sein. Insgesamt wird das Segment-Ergebnis – auch aus einmaligen Sondereffekten in Verbindung mit der Auflösung von Rückstellungen im Geschäftsjahr 2006 – voraussichtlich unter dem des Vorjahrs liegen.

Im Segment **Retail & Properties** sollte sich der Ausbau des Retail-Geschäfts insbesondere durch zusätzliche Flächen weiterhin positiv auswirken. Aufgrund von Gebäudeabrissen erwarten wir einen, bereinigt um das Finanzierungsleasing Airrail Center, Rückgang der Mietumsätze, der durch die Rückgewinnung der Lufthansa als Stromkunden überkompensiert wird. Durch den Personalmehrbedarf in Verbindung mit Zentralisierungsmaßnahmen im IT-Bereich und zur Steuerung der Investitionsprogramme sowie bei den integrierten Beteiligungen erwarten wir einen Anstieg im Personalaufwand. Der Sachaufwand sollte durch steigende Energiepreise, die Belieferung der Lufthansa mit Strom sowie die umfänglichen aus Investitionstätigkeiten resultierenden Aufwandsanteile geprägt sein. Im Sachaufwand erfolgt auch – in gleicher Höhe wie umsatzseitig – die einmalige Erfassung des Finanzierungsleasings Airrail Center. Insgesamt sollten das EBITDA und das EBIT über Vorjahr liegen.

Im Segment **Ground Handling** erwarten wir aufgrund der Verkehrsentwicklung eine Steigerung der Infrastrukturentgelte. Die erwartete Steigerung des Marktanteils im Bereich Flugzeugabfertigung dürfte die Preisnachlässe aufgrund bestehender Verträge sowie des steigenden Marktdrucks nicht vollständig kompensieren können. In Verbindung mit einer Reduzierung der sonstigen betrieblichen Erträge im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der Auflösungen von Rückstellungen im Geschäftsjahr 2006, erwarten wir eine Gesamtleistung, die deutlich unter dem Vorjahr liegen dürfte. Durch striktes Kostenmanagement sollten wir die Gesamtkosten senken können und erwarten insgesamt ein Segment-Ergebnis unter dem Vorjahr, das sich dennoch auf einem guten Niveau bewegen sollte.

Wir erwarten im Segment **External Activities** eine Zunahme der Umsatzerlöse begründet durch die erstmalige Konsolidierung der neuen Tochtergesellschaft Twin Star und der Vollkonsolidierung des Flughafens Lima nach dem Erwerb zusätzlicher Anteile, für die noch die Genehmigung

seitens des Konzessionsgebers aussteht. Daneben sollten sich positive Entwicklungen bei der ICTS und dem Flughafen Frankfurt-Hahn zeigen.

Bei der ICTS sind Erlössteigerungen aus der Geschäftsexpansion zu erwarten. Die Prognose am Flughafen Frankfurt-Hahn sieht in Verbindung mit einer Ausweitung des Ryanair-Angebots an diesem Standort ein Verkehrswachstum und einen Anstieg der Umsatzerlöse vor.

Ein Konsortium unter Führung der Fraport AG hat im April den Zuschlag für die Fortsetzung des Terminalbetriebs am Flughafen Antalya erhalten. Ab Mitte September 2007 werden Fraport und die türkische IC Holding das bisher von Fraport geführte Terminal 1 und das Domestic Terminal betreiben.

Die Entwicklung des Personalbedarfs im Segment sollte mit der Umsatzentwicklung einhergehen. Der Segment-Sachaufwand sollte insbesondere aus der Vollkonsolidierung Lima deutlich ansteigen, da die Gesellschaft den operativen Betrieb über Fremdpersonal und Fremdleistungen abwickelt. Zusätzlich sollte geschäftsbedingt der Sachaufwand bei der ICTS und am Flughafen Frankfurt-Hahn ansteigen. Das Segment-Ergebnis sollte auf Vorjahresniveau liegen, obwohl positive Einmaleffekte des Vorjahres – Verkauf der TCR, Manila – entfallen.

Konzern-Kennzahlen 2007

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

Der **Personalaufwand** sollte moderat ansteigen. Die ICTS Europe, der Flughafen in Hahn und die Ground Handling Tochter Airport Personal Services weisen aufgrund ihrer geplanten Geschäftsausweitungen einen Anstieg des Personalaufwands aus. Zusätzlich kommt es durch die Erstkonsolidierungen der Twin Star und der Beteiligung in Lima zu einem weiteren Mehraufwand.

Der **Sachaufwand** steigt voraussichtlich deutlich an. Dies resultiert im Wesentlichen aus der genannten Erweiterung des Konsolidierungskreises. Am Standort Frankfurt sollte das umfangreiche Investitionsprogramm zu einem Anstieg der Aufwandsanteile aus den geplanten Investitionen führen. Durch unser striktes Kostenmanagement erwarten wir, diesen Zuwachs am Standort Frankfurt durch entsprechende Einsparungen nahezu ausgleichen zu können.

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

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

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

Vorschau 2008

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

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

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

Im Segment **Ground Handling** sollte der Umsatz im Bereich der Infrastrukturentgelte mit dem Verkehr wachsen und im Bereich der Bodenverkehrsdienste stabil bleiben. Im Personalaufwand sollte sich der optimierte Personalmix positiv niederschlagen. Insgesamt wollen wir die Produktivität im Segment in den nächsten Jahren kontinuierlich verbessern. Die Ergebnis-Marge in diesem Segment sollte sich auf gutem Niveau konsolidieren.

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

Soweit es sich in diesem Dokument 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-Zwischenabschluss zum 31. März 2007

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Q1 2006	Q1 2007
Umsatzerlöse	487,4	561,2
Veränderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	0,0	0,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	4,1	3,6
Sonstige betriebliche Erträge	13,1	11,9
Gesamtleistung	504,6	576,8
Materialaufwand	- 84,6	- 139,9
Personalaufwand	- 262,1	- 263,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 48,4	- 59,3
EBITDA	109,5	114,1
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sach- anlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	- 54,8	- 51,0
EBIT/Betriebliches Ergebnis	54,7	63,1
Zinserträge	3,1	5,5
Zinsaufwendungen	- 10,4	- 11,2
Ergebnis at equity	- 1,3	- 0,3
Erträge aus Beteiligungen	0,0	2,6
Wertminderungen auf Finanzanlagen	0,0	0,0
Sonstiges Finanzergebnis	1,5	3,1
Finanzergebnis	- 7,1	- 0,3
EBT/Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	47,6	62,8
Ertragsteuern	- 20,1	- 26,3
Konzern-Ergebnis	27,5	36,5
Minderheitsgesellschaftern zurechenbares Ergebnis	- 0,2	- 0,9
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Ergebnis	27,7	37,4
Ergebnis je 10-€-Akte in €		
unverwässert	0,30	0,41
verwässert	0,30	0,40

Konzern-Bilanz

Aktiva

<i>in Mio €</i>	Stand 31.12.2006	Stand 31.3.2007
Langfristige Vermögenswerte		
Geschäfts- oder Firmenwert	97,1	97,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	42,3	42,9
Sachanlagen	2.729,2	2.765,1
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	66,9	11,6
Beteiligungen at equity	56,2	55,6
Andere Finanzanlagen	302,1	312,0
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	36,8	30,0
Ertragsteuerforderungen	32,2	32,2
Latente Steueransprüche	16,4	15,2
	3.379,2	3.361,7
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	32,9	35,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	185,5	205,1
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	62,3	321,5
Ertragsteuerforderungen	2,0	2,0
Zahlungsmittel	632,5	398,0
	915,2	961,9
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0,1	–
	915,3	961,9
	4.294,5	4.323,6

Passiva

<i>in Mio €</i>	Stand 31.12.2006	Stand 31.3.2007
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	913,7	913,8
Kapitalrücklage	558,8	559,4
Gewinnrücklagen	746,3	758,1
Konzern-Bilanzgewinn	105,2	105,2
Konzern-Ergebnis 1.1. – 31.3.2007	–	37,4
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	2.324,0	2.373,9
Minderheitsanteile am Eigenkapital	22,1	28,3
	2.346,1	2.402,2
Langfristige Schulden		
Finanzschulden	718,8	715,3
Sonstige Verbindlichkeiten	106,1	105,9
Latente Steuerverpflichtungen	127,6	134,2
Pensionsverpflichtungen	20,6	21,2
Ertragsteuerrückstellungen	166,2	164,0
Sonstige Rückstellungen	101,4	97,3
	1.240,7	1.237,9
Kurzfristige Schulden		
Finanzschulden	125,2	96,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	229,0	215,0
Sonstige Verbindlichkeiten	118,1	129,2
Ertragsteuerrückstellungen	16,4	14,9
Sonstige Rückstellungen	218,8	227,7
	707,5	683,5
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	0,2	–
	707,7	683,5
	4.294,5	4.323,6

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Q1 2006	Q1 2007	2006
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Ergebnis	27,7	37,4	229,3
Ertragsteuern	20,1	26,3	111,3
Minderheitsgesellschaftern zurechenbares Ergebnis	0,2	-0,9	-0,4
Berichtigungen für:			
Abschreibungen/Zuschreibungen (Anlagevermögen)	54,8	51,0	248,4
Zinsergebnis	7,3	5,7	25,9
Beteiligungserträge	0,0	-2,6	-6,8
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen	1,1	-0,6	-5,6
Unrealisierte Fremdwährungsergebnisse	-1,0	1,0	0,3
Veränderungen der Equity-Bewertung	2,7	0,3	-5,6
Veränderungen der Vorräte	2,5	-2,4	2,9
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	30,8	-20,8	-29,2
Veränderungen der Rückstellungen	-1,8	8,8	39,9
Veränderungen der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden und Rückstellungen)	-6,7	14,6	31,2
Umgliederung in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-4,3	-0,1	-
Betrieblicher Bereich	133,4	117,7	641,6
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen	-10,4	-11,2	-44,9
Erhaltene Zinsen	3,1	5,5	19,0
Erhaltene Dividenden	0,0	2,6	6,8
Gezahlte Ertragsteuern	-29,7	-26,8	-137,6
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	96,4	87,8	484,9
Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	-0,6	-1,0	-7,2
Investitionen in Sachanlagen	-75,8	-106,9	-443,9
Investitionen in Beteiligungen at equity	-	-0,6	-0,6
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	-	-2,3	-
Verkauf von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen	-	-	13,2
Sonstige Finanzinvestitionen (langfristig)	-20,8	-	-80,5
Sonstige Finanzinvestitionen (kurzfristig)	-225,0	-250,0	-
Erlöse aus Anlagenabgängen	-	51,6	19,6
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-322,2	-309,2	-499,4
An Gesellschafter des Mutterunternehmens gezahlte Dividenden	-	-	-82,0
An Minderheitsgesellschafter gezahlte Dividenden	-	-	-0,7
Kapitalerhöhung	4,2	0,5	15,7
Veränderung der Finanzschulden	-7,1	-12,9	140,3
Mittelabfluss/-zufluss aus Finanzierungstätigkeit	-2,9	-12,4	73,3
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen	-	-	-
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands	-	-0,7	-0,5
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	-	-15,7	-14,9
Veränderung des Finanzmittelbestands	-228,7	-250,2	43,4
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	574,2	617,6	574,2
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung Vorjahr	-	14,9	-
Finanzmittelbestand zum 31. März bzw. 31. Dezember	345,5	382,3	617,6

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinnrücklagen			Konzern- Bilanz- gewinn	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Minderheits- anteile am Eigenkapital	Eigenkapital Gesamt	
			Gesetzliche Rücklage	Gewinn- rücklage	Währungs- rücklage					Markt- bewertungs- rücklage
<i>in Mio €</i>										
Stand 1.1.2006	910,7	550,5	36,5	577,8	-7,8	-7,3	82,1	2.142,5	15,4	2.157,9
Währungsänderungen	-	-	-	-	-1,2	-	-	-1,2	-	-1,2
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen	-	-	-	-	-	0,1	-	0,1	-	0,1
Marktbewertung von Derivaten	-	-	-	-	-	5,4	-	5,4	0,4	5,8
Nettoertrag (+)/Netto- aufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,2	5,5	0,0	4,3	0,4	4,7
Kapitalerhöhung Flughafen Frankfurt-Hahn	-	-	-	-	-	-	-	0,0	4,0	4,0
Aktienausgabe Mitarbeiter- beteiligungsprogramm	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0
Weitergabe eigener Anteile	0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Management-Stock-Options-Plan										
– Kapitalerhöhung Aus- übung Bezugsrechte	0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
– Wert erbrachter Leis- tungen (Bewertung)	-	0,3	-	-	-	-	-	0,3	-	0,3
Ausschüttungen	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0
Konzern-Ergebnis 1.1. – 31.3.2006	-	-	-	-	-	-	27,7	27,7	-0,2	27,5
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen	-	-	-	-0,2	-	-	-	-0,2	-	-0,2
Stand 31.3.2006	910,9	551,0	36,5	577,6	-9,0	-1,8	109,8	2.175,0	19,6	2.194,6
Stand 1.1.2007	913,7	558,8	36,5	702,3	-5,5	13,0	105,2	2.324,0	22,1	2.346,1
Währungsänderungen	-	-	-	-	0,6	-	-	0,6	-	0,6
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen	-	-	-	-	-	8,9	-	8,9	-	8,9
Marktbewertung von Derivaten	-	-	-	-	-	1,1	-	1,1	-	1,1
Nettoertrag (+)/Netto- aufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	10,0	0,0	10,6	0,0	10,6
Kapitalerhöhung Flughafen Frankfurt-Hahn/Twin Star	-	-	-	-	-	-	-	0,0	7,4	7,4
Aktienausgabe Mitarbeiter- beteiligungsprogramm	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0
Weitergabe eigener Anteile	0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Management-Stock-Options-Plan										
– Kapitalerhöhung Aus- übung Bezugsrechte	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0
– Wert erbrachter Leis- tungen (Bewertung)	-	0,5	-	-	-	-	-	0,5	-	0,5
Ausschüttungen	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0
Konzern-Ergebnis 1.1. – 31.3.2007	-	-	-	-	-	-	37,4	37,4	-0,9	36,5
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen	-	-	-	1,2	-	-	-	1,2	-0,3	0,9
Stand 31.3.2007	913,8	559,4	36,5	703,5	-4,9	23,0	142,6	2.373,9	28,3	2.402,2

Konzern-Segmente

<i>in Mio €</i>	Q1	Aviation	Retail & Properties	Ground Handling	External Activities	Konzern
Umsatzerlöse	2007	159,6	155,3	145,7	100,6	561,2
	2006	159,4	91,4	147,1	89,5	487,4
Personalaufwand	2007	61,4	40,1	86,2	75,8	263,5
	2006	61,8	40,2	87,7	72,4	262,1
EBITDA	2007	28,5	82,5	7,7	-4,6	114,1
	2006	30,1	74,6	7,5	-2,7	109,5
Abschreibungen	2007	16,8	20,9	5,5	7,8	51,0
	2006	19,5	21,7	5,5	8,1	54,8
Segment-Ergebnis (EBIT)	2007	11,7	61,6	2,2	-12,4	63,1
	2006	10,6	52,9	2,0	-10,8	54,7

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Quartalsübersicht

in Mio €	Q1 2006	Q2 2006	Q3 2006	Q4 2006	Q1 2007
Umsatzerlöse	487,4	549,9	582,3	524,3	561,2
Veränderung des Bestands an fertigen					
Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	0,0	0,1	0,1	-0,2	0,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	4,1	6,0	5,6	7,4	3,6
Sonstige betriebliche Erträge	13,1	28,8	13,6	27,8	11,9
Gesamtleistung	504,6	584,8	601,6	559,3	576,8
Materialaufwand	-84,6	-82,6	-86,9	-99,2	-139,9
Personalaufwand	-262,1	-270,1	-273,7	-271,0	-263,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-48,4	-53,2	-42,5	-97,6	-59,3
EBITDA	109,5	178,9	198,5	91,5	114,1
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	-54,8	-57,8	-53,3	-82,1	-51,0
EBIT/Betriebliches Ergebnis	54,7	121,1	145,2	9,4	63,1
Zinsergebnis	-7,3	-6,0	-3,9	-8,7	-5,7
Ergebnis at equity	-1,3	1,0	3,4	2,5	-0,3
Erträge aus Beteiligungen	0,0	2,0	0,0	4,8	2,6
Wertminderungen auf Finanzanlagen	0,0	0,0	-0,4	0,0	0,0
Sonstiges Finanzergebnis	1,5	1,5	18,9	1,8	3,1
Finanzergebnis	-7,1	-1,5	18,0	0,4	-0,3
EBT/Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	47,6	119,6	163,2	9,8	62,8
Ertragsteuern	-20,1	-50,1	-60,1	19,0	-26,3
Konzern-Ergebnis	27,5	69,5	103,1	28,8	36,5
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Ergebnis	27,7	69,0	102,8	29,8	37,4
Minderheitsgesellschaftern zurechenbares Ergebnis	-0,2	0,5	0,3	-1,0	-0,9

Anhang

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der vorliegende, nicht geprüfte Zwischenabschluss zum 31. März 2007 für den Fraport-Konzern wurde gemäß IAS 34 und – wie auch der Konzern-Abschluss 2006 – in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen International Financial Reporting Standards (IFRS) und deren Interpretationen durch das International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Alle ab dem 1. Januar 2007 verpflichtend anzuwendenden Verlautbarungen des IASB wurden berücksichtigt. Wesentliche Änderungen werden im Folgenden dargestellt.

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

IFRIC 9 „Erneute Beurteilung eingebetteter Derivate“ wurde am 1. März 2006 herausgegeben. IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ verlangt von einem Unternehmen, zu dem Zeitpunkt, zu dem es Vertragspartei wird, zu überprüfen, ob der Vertrag ein eingebettetes Derivat enthält, das dem Standard zufolge vom Trägervertrag abzuspalten und getrennt wie ein freistehendes Derivat zu bilanzieren ist.

In IFRIC 9 wird der Frage nachgegangen, ob gemäß IAS 39 eine solche Beurteilung während der gesamten Vertragslaufzeit oder nur dann vorgenommen werden muss, wenn das Unternehmen Partei des strukturierten Vertrags wird. IFRIC 9 tritt für am oder nach dem 1. Juni 2006 beginnende Geschäftsjahre in Kraft.

Die Anwendung dieser Interpretationen hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

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

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

IFRIC 11 regelt, wie IFRS 2 auf anteilsbasierte Vergütungen mit Eigenkapitalinstrumenten des eigenen Unternehmens oder mit Eigenkapitalinstrumenten eines anderen Konzern-Unternehmens angewendet werden soll. IFRIC 11 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. März 2007 beginnen. Eine frühere Anwendung wird empfohlen. Die Anwendung des IFRIC 11 hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

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

IFRIC 12 wurde von der Fraport AG noch nicht angewendet. Die Auswirkungen von IFRIC 12 werden zur Zeit noch geprüft. Aus heutiger Sicht können sich Auswirkungen insbesondere auf die Vermögenslage ergeben.

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

Am 29. März 2007 hat das IASB Änderungen zu IAS 23 „Borrowing Costs“ veröffentlicht. Die wesentliche Änderung dieses Standards betrifft die Streichung des Wahlrechts, Fremdkapitalkosten direkt als Aufwand zu erfassen, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können. Zukünftig sind sie als Anschaffungskosten zu aktivieren. Der Standard ist erstmalig auf qualifizierte Vermögenswerte anzuwenden, bei denen der Beginn der Aktivierung am oder nach dem 1. Januar 2009 liegt. Die künftige Auswirkungen des geänderten IAS 23 werden von uns untersucht. Aus heutiger Sicht werden sich Auswirkungen von nicht untergeordneter Bedeutung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ergeben.

Dieser Zwischenbericht entspricht gleichzeitig auch den Vorgaben des vom Deutschen Standardisierungsrat (DSR) verabschiedeten und vom Bundesministerium der Justiz (BMJ) am 13. Februar 2001 bekannt gemachten Deutschen Rechnungslegungsstandard DRS 6 zur Zwischenberichterstattung.

Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis des Fraport-Konzerns im weiteren Sinne beträgt insgesamt 89 Gesellschaften.

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

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

Die Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH wurde aufgrund des Verzichts der Fraport AG auf die unternehmerische Führung der Gesellschaft zum 1. Januar 2007 als assoziiertes Unternehmen konsolidiert und aufgrund des beabsichtigten Verkaufs der Anteile zum 31. März 2007 in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert.

Mit Wirkung zum 6. März 2007 wurde die Gesellschaft Airport Retail Solutions GmbH, Frankfurt am Main, veräußert. Bei der Entkonsolidierung der Gesellschaft ist ein Abgangsgewinn von 0,1 Mio € entstanden.

Im Rahmen der Neuorganisation des Sicherheitsbereichs im Konzern wurden die Tochtergesellschaften der ICTS, die FIS GmbH und die FIS Deutschland GmbH, mit Wirkung zum 1. Januar 2007 neu aufgestellt. Das Frankfurter Geschäft wurde der FIS GmbH und das restliche deutschlandweite Sicherheitsgeschäft der FIS Deutschland zugeordnet. Am 13. März 2007 wurden die FIS GmbH in FraSec Fraport Security Services GmbH und die FIS Deutschland GmbH in FIS GmbH umfirmiert. Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. April 2007 wurde die FraSec GmbH an die Fraport AG verkauft. Die Gesellschaft FraSec GmbH wurde dem Segment Aviation zugeordnet. Diese organisatorische und gesellschaftsrechtliche Umstrukturierung hat sich im Konzern-Abschluss auf die Darstellung der Segment-Berichterstattung ausgewirkt. Die Auswirkungen der Änderungen auf Umsätze, EBITDA und EBIT sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Aviation

in Mio €	Q1 2006	Q1 2006 Neu	Veränderung	Q1 2007
Umsatzerlöse	159,0	159,4	0,4	159,6
EBITDA	26,7	30,1	3,4	28,5
EBIT	7,3	10,6	3,3	11,7
Mitarbeiter	3.250	6.016	2.766	6.316

External Activities

in Mio €	Q1 2006	Q1 2006 Neu	Veränderung	Q1 2007
Umsatzerlöse	89,9	89,5	-0,4	100,6
EBITDA	0,7	-2,7	-3,4	-4,6
EBIT	-7,5	-10,8	-3,3	-12,4
Mitarbeiter	13.218	10.452	-2.766	11.681

Erläuterungen zu ausgewählten GuV-Positionen**Zinsergebnis**

in Mio €	Q1 2006	Q1 2007
Zinserträge	3,1	5,5
Zinsaufwendungen	-10,4	-11,2
	-7,3	-5,7

Ergebnis at equity von assoziierten Unternehmen

in Mio €	Q1 2006	Q1 2007
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	-0,6	-0,8
LAP Lima Airport Partners S. R. L.	-	0,5
Airrail Center Frankfurt GmbH	-	-
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	0,1	0,1
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH	-0,7	-0,1
Sonstiges	-0,1	-
	-1,3	-0,3

Erträge aus Beteiligungen

in Mio €	Q1 2006	Q1 2007
Ineuropa Handling UTE	-	2,6

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	Q1 2006	Q1 2007
Erträge		
Zahlungseingang auf Manila-Projekt	-	1,2
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	1,5	1,5
Fremdwährungskursgewinne	1,3	-
Marktbewertung von Wertpapieren des		
Finanzanlagevermögens	-	1,4
Bewertung von Derivaten	0,6	0,8
	3,4	4,9
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste	-0,3	-1,2
Marktbewertung von Wertpapieren des		
Finanzanlagevermögens	-1,4	-
Bewertung von Derivaten	-	-0,4
Ergebnisanteile der Minderheits-		
gesellschafter an GCS	-0,2	-0,2
	-1,9	-1,8
	1,5	3,1

Frankfurt am Main, den 9. Mai 2007
Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide
Der Vorstand

Dr. Bender Dr. Schulte Mai Dr. Zieschang

Finanzkalender

30. Mai 2007 Hauptversammlung
7. August 2007 Zwischenbericht 2. Quartal 2007
13. November 2007 Zwischenbericht 3. Quartal 2007

Ansprechpartner

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland

Telefon: 01805 3724636 oder 01805-FRAINFO
Vom Ausland: +49 (0) 69 690-0
Internet: www.fraport.de

Investor Relations
Telefon: +49 (0) 69 690-74842
Telefax: +49 (0) 69 690-74843
E-Mail: investor.relations@fraport.de

Impressum

Herausgeber: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide.

Verantwortlich für den Inhalt: Investor Relations (VFI).

Layout und Herstellung: Unternehmenskommunikation (UKM-IK).

(05/07/0,33)