

**Bericht des Vorstandes
zur Hauptversammlung**

Dr. Wilhelm Bender

**Vorstandsvorsitzender der
Fraport AG**

Frankfurt, 26. Juni 2002

(Es gilt das gesprochene Wort.)

**Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,
meine Damen und Herren,**

auch ich begrüße Sie sehr herzlich zu unserer Hauptversammlung und danke Ihnen im Namen des gesamten Vorstands für Ihr zahlreiches Kommen.

Es ist dies die *erste* Hauptversammlung der Fraport AG als börsennotiertes Unternehmen – für uns wie für alle Aktionäre dieses Unternehmens in der Tat ein ganz besonderer Tag.

Zwischen den Anfängen der Luftfahrt in Frankfurt am Main und dem heutigen Tag liegen fast acht Jahrzehnte. Jahrzehnte, die Pioniergeist hervorgebracht, aber auch finstere Zeiten gesehen haben. Im Mittelpunkt stand immer die Mobilität als Wegbereiter des Austauschs und der internationalen Verständigung.

Ich möchte mit wenigen Schlaglichtern kurz auf die Entwicklung des heutigen Fraport-Konzerns seit den 90er Jahren eingehen, die ich ab 1993 als Vorsitzender des Vorstands persönlich begleiten und verantworten durfte. Auf dem enormen, in der *Vergangenheit* erworbenen Wissen und Erfahrungsschatz bauen wir *jetzt* auf – und nehmen beides mit in die *Zukunft* unseres Unternehmens.

Seit 1993 arbeitet die Fraport AG, die damalige Flughafen Frankfurt/Main AG, nach Verlustjahren ohne Unterbrechung profitabel. Im Jahr 1993 zählte der Flughafen Frankfurt 32,6 Millionen Passagiere – im Geschäftsjahr 2001 waren es fast 49 Millionen; ein Plus von 49 Prozent. Noch imposanter wirkt diese Wachstumsstory, wenn man den Betrachtungszeitraum weiter spannt: In den vergangenen 21 Jahren hat sich die Zahl der

Passagiere mit einer durchschnittlichen jährlichen Steigerungsrate von 5,3 Prozent weit mehr als verdoppelt. Seit 1993 verbesserte sich die Produktivität in Frankfurt im Jahresdurchschnitt um 4,6 Prozent.

Neben unserer zahlenmäßigen Größe gehören wir aber auch in Sachen Service zu den Besten der Welt: In 2001 gelang es uns, in Frankfurt zum zweiten Mal in Folge von der AEA (dem europäischen Verband der Fluggesellschaften) zum pünktlichsten Hub Europas gekürt zu werden. Und von der IATA wurden wir als attraktivster Umsteigeflughafen mit den meisten und schnellsten Verbindungen in Europa bestätigt – vor Amsterdam-Schiphol, Paris-Charles de Gaulle und London-Heathrow.

Aber – natürlich sind Sie, meine Damen und Herren, heute vor allem hierher gekommen, weil Sie wissen wollen, wie wir im Geschäftsjahr 2001 gewirtschaftet haben, wie wir unser Unternehmen in der Zukunft in seinen Märkten positionieren und mit welchen Konzepten wir es schaffen wollen, den Wert Ihres Investments kontinuierlich und nachhaltig zu steigern. Das ist unser Ziel, und unsere „Wegbeschreibung“ dorthin – die sehr klar ist – will ich Ihnen heute vermitteln.

Unser Geschäftsjahr 2001 stand im Zeichen extrem schwieriger **Marktbedingungen**. Gebremst wurde unsere Geschäftsentwicklung – und nicht nur unsere – von mindestens drei Faktoren: erstens dem **Pilotenstreik** bei unserem Hauptkunden Lufthansa im Mai, der uns erhebliche Nachteile im Wettbewerb der europäischen Großflughäfen brachte; zweitens der **schleppenden Weltkonjunktur**, die spätestens seit dem zweiten Quartal das Jahr überschattete und vor allem unser Cargo-Geschäft beeinträchtigte; und drittens natürlich den

barbarischen Terroranschlägen vom **11. September 2001**, die kaum eine andere Branche so unmittelbar und so heftig trafen wie den Luftverkehr und damit eben auch die Flughäfen.

Wir haben uns sowohl bei den Verkehrszahlen als auch beim operativen Ergebnis dennoch sehr gut behauptet und für 2001 wieder einen positiven Jahresabschluss erzielt.

Doch lassen Sie mich zunächst auf das wichtigste **Highlight** *unseres* Geschäftsjahres 2001 eingehen. Ich meine den Börsengang der Fraport AG am 11. Juni als die wohl bedeutendste Weichenstellung für die Zukunft dieses Unternehmens.

Unser erfolgreicher **Börsengang** war mit einem Brutto-Emissionsvolumen von 904 Millionen Euro in Deutschland die zweitgrößte Neuemission des Jahres 2001. Wir freuen uns, dass unsere Emission trotz des flauen Börsenumfelds 7,5-fach überzeichnet war, und natürlich auch, dass unsere Aktie bereits im September 2001 in den MDAX aufgenommen wurde. Seit dem Going Public befinden sich 29 Prozent der Fraport-Anteile im Streubesitz, die restlichen Anteile werden von unseren „Altaktionären“, dem Land Hessen (rund 32 Prozent), der Stadt Frankfurt (rund 21 Prozent) und der Bundesrepublik Deutschland (rund 18 Prozent) gehalten.

Deutschlands erste Flughafen-Aktie stieß bei institutionellen Investoren aus dem In- und Ausland wie auch bei Privatanlegern auf reges Interesse. Sehr gute Resonanz fand die bevorrechtigte Zuteilung für Privatanleger aus der Region Rhein-Main: Rund 28 Prozent der gesamten Privatanleger-Nachfrage kam aus unserem unmittelbaren

nachbarschaftlichen Umfeld. Unser attraktives Mitarbeiter-Beteiligungsprogramm nutzten mit rund 56 Prozent überdurchschnittlich viele der zeichnungsberechtigten Beschäftigten im Fraport-Konzern. Damit machten mehr Mitarbeiter als erwartet Gebrauch von der Möglichkeit, sich über den Erwerb vergünstigter Aktien an ihrem Arbeitgeber zu beteiligen.

Mit der **Kursentwicklung** der Fraport-Aktie im Jahresverlauf und dem derzeitigen Niveau können wir natürlich überhaupt nicht zufrieden sein. Bedenken Sie aber bitte, dass neben Airline-Aktien insbesondere auch Flughafen-Aktien von den Auswirkungen des 11. Septembers betroffen waren. Dieser von uns nicht zu beeinflussende externe Faktor hat sich auch auf die Fraport-Aktie negativ ausgewirkt. Gegenüber den Tiefständen unmittelbar nach dem 11. September 2001 hat sich der Kurs unserer Aktie mittlerweile jedoch wieder erholt. Vergleicht man die Entwicklung des Aktienkurses der Fraport-Aktie seit dem 1. Januar 2002 mit der Entwicklung von DAX und MDAX, so ist festzustellen, dass die Fraport-Aktie in etwa die gleiche Entwicklung wie der MDAX vollzogen und den DAX übertroffen hat. Wir sind überzeugt, dass sich der Aktienkurs mit der konsequenten Umsetzung unserer Strategie in Zukunft weiter positiv entwickeln wird. Unser gegenüber anderen börsennotierten Flughafenbetreibern überlegenes integriertes Geschäftsmodell bildet die Grundlage dieser Überzeugung. Eine Vielzahl von Analysten halten die Fraport-Aktie auf dem gegenwärtigen Niveau weiterhin für unterbewertet.

Nun zu den **Zahlen des Geschäftsjahres 2001** – zunächst zur Luftverkehrsentwicklung, die ja unmittelbare Grundlage unserer Geschäftsentwicklung als Airport-Betreiber ist.

Meine Damen und Herren, die dramatischen Verkehrseinbrüche weltweit – insbesondere in Folge des 11. Septembers – machten 2001 zu einem der schwierigsten Jahre in der Geschichte der Zivilluftfahrt.

Weltweit sanken 2001 die Passagierzahlen gegenüber dem Vorjahr um 2,6 Prozent, die Frachttonnage einschließlich Post ging sogar um 8,4 Prozent zurück und die Zahl der Flugzeugbewegungen verringerte sich um drei Prozent.

Der **Fraport-Konzern** schnitt deutlich besser ab – und das, obwohl wir im ersten Halbjahr bereits den Pilotenstreik bei Lufthansa zu verkraften hatten. Die anfänglichen Befürchtungen nach den gravierenden Verkehrsrückgängen aufgrund der Terrorattacke waren schlimmer als die tatsächlich eingetretenen Folgen: Konzernweit registrierten wir mit 0,2 Prozent in der Passage sogar ein Plus. Und auch am Standort Frankfurt lagen wir mit einem Rückgang des Passagieraufkommens von 1,6 Prozent und einer Abnahme von sechs Prozent beim Frachtumschlag inklusive Post noch relativ besser als der weltweite Durchschnitt. Vor diesem Hintergrund konnte Frankfurt seine Position als siebtgrößter Flughafen der Welt weiter ausbauen.

Meine Damen und Herren, trotz des krisenhaften Branchenumfelds haben wir im Konzern einen **Umsatzzuwachs** von rund drei Prozent auf nahezu 1,6 Milliarden Euro erzielt. Dazu beigetragen haben neben der Erweiterung des Konsolidierungskreises um zehn Unternehmen die Erhöhung der Flughafen- und Infrastrukturentgelte zum 1. Januar 2001 sowie gestiegene Mieterlöse und Erlöse aus Umsatzabgaben am Standort Frankfurt. Die **Gesamtleistung** wuchs um nahezu

sechs Prozent auf über 1,7 Milliarden Euro. Dem standen für Material, Personal sowie Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sonstiges **Aufwendungen** in Höhe von 1,4 Milliarden Euro gegenüber. Das **Betriebs-ergebnis** lag in 2001 bei knapp 309 Millionen Euro und damit nur 7,7 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Das **EBITDA** – das heißt das Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisation – sank nur um knapp fünf Prozent auf rund 507 Millionen Euro. Dieser Rückgang war von uns bereits vor dem 11. September angekündigt worden. Schon beim Börsengang hatten wir aufgrund von Sondereffekten wie der Einführung unseres neuen Brandings, der Implementierung der kaufmännischen Software SAP R/3, der Umstellung unseres Rechnungswesens auf den Euro sowie wegen der schon damals spürbaren allgemeinen konjunkturellen Verlangsamung darauf hingewiesen, dass eine Wiederholung des Rekordergebnisses von 2000 für das Jahr 2001 nicht zu erwarten sei. Wir werten es vor diesem Hintergrund als Erfolg, dass es trotz des zusätzlichen scharfen Einschnitts, den die Attentate in Amerika für den Weltluftverkehr bedeuteten, gelang, das im Juni 2001 angekündigte EBITDA-Ergebnis zu erzielen, einen drastischen Einbruch zu verhindern und deutlich über dem Niveau von 1999 zu bleiben.

Der Jahresüberschuss des Fraport-Konzerns lag 2001 mit 101,1 Millionen Euro entsprechend unter dem Rekordjahr 2000 mit 129 Millionen Euro.

Im Zuge der Vorbereitungen auf unseren Börsengang haben wir im vergangenen Jahr unsere Bilanzierung im Sinne der **International Accounting Standards (IAS)** umgestellt und

Konzernabschlüsse nach IAS rückwirkend seit 1998 veröffentlicht. Damit erleichtern wir Investoren und Analysten den internationalen Vergleich unserer Finanz- und Vermögenslage ganz wesentlich.

Das **Ergebnis je Aktie nach IAS** – also auf Basis des gewichteten Durchschnitts ausgegebener Aktien – für das Geschäftsjahr 2001 beträgt 1,28 Euro; auf Basis aller dividendenberechtigten Aktien beläuft es sich auf 1,12 Euro.

Vorstand und Aufsichtsrat werden Ihnen, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, heute die **Ausschüttung einer Dividende** von 40 Cent je Aktie vorschlagen. Dies entspricht – bezogen auf den Konzern-Jahresüberschuss – einer Ausschüttungsquote von rund 36 Prozent.

Der Börsengang und die Erweiterung des Konsolidierungskreises haben die **Vermögens- und Kapitalstruktur** des Konzerns nachhaltig positiv beeinflusst. Die Bilanzsumme erhöhte sich um ein Fünftel auf nahezu 3,7 Milliarden Euro. Den überwiegenden Teil des Emissionserlöses, nämlich 525 Millionen Euro, haben wir mittelfristig zur Finanzierung des Ausbaus in Frankfurt in einem Spezialfonds angelegt. Rund 360 Millionen Euro des Erlöses wurden zur vorzeitigen Tilgung höherverzinslicher Finanzschulden verwendet.

Dass der Fraport-Konzern das überaus kritische Jahr 2001 gut abschließen konnte, hat eine Reihe von Gründen. Dazu zähle ich unsere kunden- und marktorientierte Aufbau- und Ablauforganisation sowie unsere Investitionen, die Leistung und Qualität gesteigert haben. Und schließlich den im Unternehmen

vorhandenen, über Jahrzehnte erworbenen Fundus an Airport-Know-how.

Entscheidend für den an unserem Heimatstandort erzielten Erfolg ist jedoch die überdurchschnittliche Effizienz, mit der wir den Flughafen Frankfurt Tag für Tag nutzen. Unser Betriebsgelände umfasst gerade mal 19 Quadratkilometer in einer 1a-Lage nur konkurrenzlos kurze zehn S-Bahn-Minuten vom Stadtzentrum. Auf unseren streng genommen zweieinhalb Runways – die nördliche und südliche Start- und Landebahn sowie die reine Startbahn West – flogen im vergangenen Jahr 48,6 Millionen Passagiere von und nach Frankfurt.

Keiner unserer Haupt-Bewerber auf dem europäischen Kontinent konnte auf ähnlich engem Raum und mit ähnlich begrenzter Bahnenkapazität eine ähnliche Passagierzahl erreichen: Paris/Charles de Gaulle verfügt über vier Runways auf 32 Quadratkilometer Gelände, wo vergangenes Jahr 48 Millionen Fluggäste starteten und landeten. Und in Amsterdam nutzten 39,5 Millionen Passagiere die vier Runways auf den 22 Quadratkilometern des Flughafens Schiphol. Übrigens: Beide genannten Konkurrenten planen die Ausweitung ihrer Kapazitäten. In Amsterdam entsteht bereits die fünfte Bahn und in der Nähe von Paris bald sogar ein ganzer neuer Flughafen.

Werfen wir, sehr geehrte Damen und Herren, noch kurz einen Blick auf unsere Geschäftsentwicklung im laufenden Jahr: Die Verkehrszahlen der ersten drei Monate bestätigen unsere Zuversicht auf eine baldige Rückkehr zur Normalität. So haben wir Ihnen bereits im Mai einen ermutigenden Zwischenbericht für das erste Quartal des laufenden Geschäftsjahres präsentiert:

Im **ersten Quartal 2002** bediente Fraport konzernweit 13,5 Millionen Fluggäste, das waren (nur noch) drei Prozent weniger als die rund 13,9 Millionen Fluggäste im Berichtszeitraum des Vorjahres. Am Standort Frankfurt verringerte sich die Zahl der Fluggäste im ersten Quartal 2002 im Vorjahresvergleich um 4,4 Prozent auf rund 10,5 Millionen.

Die beförderte Cargo-Tonnage (Fracht + Post) nahm insgesamt im Konzern um sieben Prozent auf 417.600 Tonnen ab, und die Zahl der Flugbewegungen ging um 2,8 Prozent auf 157.300 zurück.

Fraport erwirtschaftete im ersten Quartal 2002 einen Konzern-Umsatz von 401,7 Millionen Euro. Dies entspricht einem Zuwachs von 14,4 Prozent im Vergleich zum Berichtszeitraum des Vorjahres. Das **EBITDA** verbesserte sich um 10,4 Prozent auf 100,2 Millionen Euro; das Konzern-Ergebnis nach Steuern betrug 18,1 Millionen Euro. Sie sehen, wir sind auf Kurs; zum Ausblick für das Gesamtjahr 2002 später mehr.

Wir sehen Effizienz und Wertsteigerung als Resultat eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses und haben aus diesem Grund im vergangenen Jahr begonnen, unsere internen Steuerungs- und Planungsprozesse für ein nachhaltig wertorientiertes Management im Hinblick auf die hohen Anforderungen des Kapitalmarkts zu optimieren.

In unserem konzernweiten Projekt „**WM 2005 – Werte schaffen für morgen**“ verfolgen wir diesen Weg nun mit aller Konsequenz weiter. Drei Aspekte werden dabei im Vordergrund stehen: die Flexibilisierung unserer Kostenstrukturen, die

Optimierung aller Kernprozesse und die Entwicklung der Fähigkeiten unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Seit Februar 2002 befindet sich das Projekt in der Hauptphase. Für alle Bereiche des Unternehmens werden wertsteigernde Maßnahmen entwickelt. Zurzeit arbeiten Projektteams in allen Geschäfts- und Servicefeldern des Konzerns mit Hochdruck daran, Erlössteigerungs- und Kostensenkungspotenziale zu identifizieren und zu quantifizieren. Über die einzelnen Maßnahmen und die erarbeiteten Potenziale werden wir Sie in Kürze näher informieren.

Auch das aktuelle Thema Corporate Governance genießt bei uns selbstverständlich hohe Priorität: Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG haben entschieden, einen eng an den Kodex der Regierungskommission (der sogenannten Cromme-Kommission) angelehnten Fraport-eigenen Kodex zu erstellen. Die Fraport AG erfüllt schon jetzt weitgehend die Soll-Empfehlungen des Kodex der Regierungskommission. Lediglich bei wenigen Regelungen ist noch zu prüfen, wie die Umsetzung in das Unternehmensgeschehen erfolgen kann. Die Fraport AG wird bis zum September 2002 den unternehmensspezifischen Fraport-Kodex veröffentlichen und damit zeitnah zum Inkrafttreten des Transparenz- und Publizitätsgesetzes den Anforderungen an gute Governance entsprechen.

Meine Damen und Herren, über die Darstellung unseres Zahlenwerks hinaus wird es Sie interessieren, wie wir unser Unternehmen in der Zukunft in seinen Märkten positionieren und mit welchen Konzepten wir es schaffen wollen, den Wert der Fraport-Aktie nachhaltig zu steigern.

Wir haben hierzu in unserer Business Mission drei strategische Ziele formuliert:

Erstens: Im Jahr 2005 sind wir einer der drei leistungs- und renditestärksten Airport-Konzerne weltweit. Als größter Flughafen Kontinentaleuropas sind wir in einer Wachstumsbranche tätig. Die Effizienz unserer Geschäftsabläufe sichert unseren Kunden beispielhaften Service. Unsere Geschäfte betreiben wir wertschaffend und garantieren hohe Qualitätsstandards. Wir führen das Airport-Geschäft profitabel und bieten unseren Aktionären eine attraktive Verzinsung ihrer Anlage.

Zweitens: Wir verknüpfen Verkehrssysteme. Die optimale Verknüpfung der Verkehrssysteme Straße, Schiene und Luft ist einer unserer entscheidenden Erfolgsfaktoren am Standort Frankfurt. Die Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn vergrößert das Einzugsgebiet des Flughafens, steigert die Passagierzahlen und verschafft uns so einen Vorteil im Vergleich mit unseren Wettbewerbern.

Drittens: Wir bieten unseren Kunden attraktive, integrierte Dienstleistungen. Unsere Kernkompetenz besteht im Management komplexer Luftverkehrsdrehscheiben, den so genannten Hubs. Als Full-Service-Provider am Standort Frankfurt bieten wir den Kunden ein umfassendes Dienstleistungsangebot aus einer Hand. Unser wesentlicher Wettbewerbsvorteil besteht darin, dass wir die gesamte komplexe Prozesskette eines Großflughafens beherrschen. So sind wir in der Lage, die Prozesse fortlaufend im Interesse unserer Kunden – der Passagiere und Fluggesellschaften – zu

optimieren und eine hervorragende Qualität zum fairen Preis sicherzustellen.

Meine Damen und Herren, unser gutes Gesamtergebnis 2001 und natürlich auch die Serie von Erfolgswahren davor untermauern unsere Position als einer der leistungs- und wettbewerbsfähigsten Teilnehmer im nationalen und internationalen Flughafenmarkt. Sie ist nach den Weichenstellungen des vergangenen Jahres besser denn je. Als erfolgreicher Betreiber einer der führenden Luftverkehrsdrehscheiben und des führenden Cargo-Airports in Europa mit qualifiziert wachsendem internationalen Geschäft und mit Kapitalmarktzugang vereint Fraport alle Voraussetzungen, um am künftigen Wachstum des globalen Luftverkehrsmarktes überproportional teilzuhaben.

Wir bewegen uns in einem der dynamischsten **Wachstumsmärkte** überhaupt. Daran hat sich durch die zeitweilig krisenhafte Situation nach den Terroranschlägen in den USA nichts geändert. Auch nicht an den Prognosen der Experten, die alle übereinstimmend weiter steigende Passagierzahlen, höhere Cargo-Tonnagen und dabei immer kürzere Zyklen bis zur jeweils nächsten Verdoppelung des weltweiten Luftverkehrsaufkommens vorhersagen.

Dieses Wachstum sowie die damit steigenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit von Flughäfen werden viele Betreiber, die heute noch große Teile des Marktes besetzen, nicht mehr bewältigen können. Immer mehr Staaten können oder wollen aufgrund anderer Prioritäten oder knapper öffentlicher Kassen die enormen Summen für den Aus- oder Neubau von Flughäfen nicht mehr aufbringen. Der Privatisierungsdruck

nimmt zu – und er dürfte die internationale Flughafenlandschaft in den nächsten Jahren zugunsten privater Investoren weiter verändern.

Das **Wettbewerberfeld** der Privaten wird sich ausweiten, wobei auch zunehmend branchenfremde Anbieter den lukrativen Flughafenmarkt für sich entdecken. Aber – die Eintrittsbarrieren sind hoch. Gefragt ist Airport-Know-how in allen relevanten Bereichen.

Das integrierte Geschäftsmodell von Fraport ist in seiner Vielfalt, die von Ground Handling über Sicherheitsdienstleistungen bis hin zu ertragsoptimierten Retailing-Konzepten reicht, den Geschäftsmodellen der im globalen Maßstab relevanten Wettbewerber überlegen. Das Mehr, das wir mit unseren Dienstleistungen und Produkten schon heute erbringen, verschafft uns im internationalen Kontext auch größere Chancen, mit unserem Know-how-Vorsprung lukrative neue Projekte zu akquirieren.

Ein anderer sich abzeichnender Trend im weltweiten Luftverkehr ist **Konsolidierung**. Einige wenige starke, global operierende Airline-Allianzen werden künftig den Markt dominieren, ihre Netze effizient verknüpfen und die Knotenpunkte an den großen Drehscheiben verankern. Genau hier, an den Hubs, muss das Ziel der bedarfsgerechte und zukunftsorientierte Ausbau der Infrastruktur sein, um aktuelles Wachstum zu bewältigen und künftiges Wachstum zu ermöglichen.

Und schließlich findet schon lange eine Gewichtsverlagerung von den klassischen Einnahmequellen der Flughäfen im

Bereich Aviation – also der Start- und Landeentgelte – hin zur Erschließung der beachtlichen Potenziale, die der Bereich Non-Aviation bietet – konkret das Einzelhandels- oder so genannte Retail-Geschäft. Hier geht es nicht darum, Einzelhandels-geschäfte zu betreiben und die damit verbundenen unternehmerischen Risiken einzugehen, sondern um die Entwicklung attraktiver Einzelhandelsstandorte in den Terminals und auf dem Gelände von Flughäfen und deren lukrative Verpachtung. Wer diesen Wettbewerb um die Kaufkraft von Fluggästen, Flughafennutzern und -besuchern für sich entscheiden will, braucht die richtigen Strategien.

Meine Damen und Herren, unser Unternehmen *hat* alle Fähigkeiten und die richtigen Konzepte, um die skizzierten Trends erfolgreich nutzen zu können: überlegene Hub-Kompetenz, marktführende und exportfähige Expertise – vom Airport Consulting über sämtliche Spezialdienstleistungen rund um den Flughafen bis hin zum kompletten Airport Management –, erprobtes Know-how, um künftige Konversionsprojekte von Militärflugplätzen in zivile Flughäfen zum Erfolg zu führen, und innovative und erfolgreiche Retail-Konzepte. Die Integration all dieser Aspekte macht unser Geschäftsmodell so einzigartig und letztlich geeignet, bedeutende Wettbewerber auf die Plätze zu verweisen.

Unser Geschäftsmodell basiert auf drei Säulen, nämlich der Konsolidierung am Standort Frankfurt, der Weiterentwicklung am Standort Frankfurt und dem externen Geschäft.

Die *erste* Säule unserer Strategie, *Konsolidierung am Standort Frankfurt*, ist die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung unserer Leistungsfähigkeit und damit **der Hub-Kompetenz** des

größten deutschen Airports, der ohne jeden Zweifel auch langfristig unser wichtigstes Asset bleiben wird.

Hier geht es darum, die Win-Win-Situation, in der wir zusammen mit unserem Hauptpartner **Deutsche Lufthansa** den Flughafen Frankfurt zu dem gemacht haben, was er heute ist, zu erhalten und ihr für die Zukunft eine starke Basis zu geben.

Die Weiterentwicklung am Standort Frankfurt umfasst auch die Rückübertragung der Flächen der **ehemaligen Rhein-Main Air Base** im Süden des Flughafengeländes – ein maßgeblicher Kapazitätsgewinn unter anderem für unser neues Terminal und für zusätzliche Cargo-Einrichtungen. Die anhaltend erfolgreiche Vermarktung der **CargoCity Süd** wurde im Berichtsjahr fortgesetzt: Wir haben wieder eine Reihe von Investoren gewinnen können, darunter führende internationale Speditionen. Insgesamt waren am Jahresende 2001 bereits 89 Prozent der vermarktbaren Flächen in der CargoCity Süd belegt.

Auf acht Grundstücken mit einer Gesamtfläche von rund 22 Hektar werden in diesem Jahr die Bauarbeiten für Büros und Frachthallen beginnen. Mit den damit verbundenen Unternehmensansiedlungen erwarten wir in der Folge eine weitere signifikante Belebung unseres Frachtgeschäfts.

Für den Flughafen Frankfurt als führenden Airport in punkto **Intermodalität** hat Weiterentwicklung auf diesem Gebiet hohe Bedeutung, und zwar nicht ausschließlich aus Umweltgründen, die uns wichtig sind, sondern auch unter längerfristigen wirtschaftlichen Aspekten: Dank unserer hoch entwickelten Intermodalität gelingt es, das ohnehin große Einzugsgebiet des Flughafens Frankfurt weiter auszudehnen, vor allem durch die

ICE-Strecke Köln/Bonn – FRA. Hochgeschwindigkeitszüge der neuesten Generation werden ab August zunächst im Zwei- und ab Ende September im Ein-Stunden-Takt die Dom-Stadt und ihren Flughafen innerhalb von 60 Minuten mit dem Frankfurter Flughafen verbinden.

Die zwischen Lufthansa, der Bahn und uns vereinbarte Kooperation mit dem Ziel, innerdeutsche Kurzstreckenflüge durch ein entsprechendes Bahn-Angebot zu ersetzen, zeigt also weitere Erfolge. Dass die Strategie aufgeht, beweist nichts deutlicher als die Einstellung von Lufthansa-Kurzstreckenflügen zu Zielen, die jetzt durch ein verbessertes Bahnangebot bedient werden. Die dadurch frei werdenden wertvollen Slots kommen nun Langstreckenflügen zugute. Übrigens bauen wir gemeinsam mit Deutsche Bahn und Lufthansa auch den bereits am Stuttgarter Hauptbahnhof erfolgreich getesteten AIRail-Service weiter aus: Am Kölner Hauptbahnhof können künftig Passagiere, die in Frankfurt einen Flug gebucht haben, ihr Gepäck bis zum Zielflughafen durchchecken.

Die Darstellung der *zweiten Säule, Wachstum am Standort Frankfurt*, möchte ich mit unseren neuen, hoch fokussierten **Retail-Konzepten** beginnen, die der Profitabilität unseres Flughafens – und darüber hinaus der Entwicklung anderer Standorte des Fraport-Konzerns – ganz entscheidende Impulse verleihen werden.

Unsere Pläne im Retailing reichen weit. Von besonderer Bedeutung ist unser Konzept zur Stärkung der Einzelhandels-Aktivitäten am Airport, das wir im Geschäftsjahr 2001 maßgeblich voran gebracht haben. Wir profitierten wohlgernekt allein von den Mieten und Konzessionsabgaben, betreiben also

nicht etwa selbst den Einzelhandel oder die Gastronomie. Dabei nutzen wir verstärkt die Chancen, die sich aus dieser Zusammenarbeit mit Handel, Gastronomie und Dienstleistern ergeben. Und dabei haben wir aufgrund weggefallener Flächen-Restriktionen größere Wachstumschancen als unsere Konkurrenten auf den anderen internationalen Flughäfen.

Unser Masterplan sieht die Realisierung von zwei Teil-Projekten vor, in deren Rahmen die Einzelhandelsflächen in den beiden bestehenden Terminals am Flughafen Frankfurt von heute rund 13.800 auf insgesamt 20.000 Quadratmeter im Jahr 2007 erweitert werden. Darüber hinaus steigern wir den Retail-Umsatz pro Fluggast schon bisher kontinuierlich und weit überdurchschnittlich: im Jahr 2001 um 6,9 Prozent und allein im ersten Quartal 2002 um sogar 15,7 Prozent jeweils gegenüber den Vergleichszeiträumen des entsprechenden Vorjahres.

Auch am Frankfurter Fernbahnhof, unserem AIRail-Terminal, startet ein neues Projekt. Noch in diesem Jahr soll mit der Überbauung der so genannten Platte durch ein hochkarätiges Baukonsortium begonnen werden. Neben einem Luxushotel werden auf dem fast 33.000 Quadratmeter großen Areal hauptsächlich Büro-, aber ebenso Einzelhandels- und Gastronomieflächen entstehen. In dem 660 Meter langen, 65 Meter breiten und fast 50 Meter hohen Gebäudekomplex verteilt sich auf neun Stockwerken eine Bruttogeschossfläche von fast 186.000 Quadratmetern – dies ist mehr, als die gesamte Zeil zwischen Hauptwache und Konstablerwache aufweist.

Von entscheidender Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit Ihres Unternehmens, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, wie auch der gesamten Rhein-Main-Region ist selbstverständlich auch das

Wachstum am Standort Frankfurt durch die dringend notwendige Erweiterung der Bahnenkapazität, also der Bau einer neuen Landebahn nordwestlich des derzeitigen Flughafengeländes.

Unser Credo ist unverändert die Feststellung im Rahmen der Mediation, dass der Flughafen Frankfurt nur *mit* der angestrebten **Kapazitätserweiterung** seinen Status als wettbewerbsfähiger internationaler Verkehrsflughafen halten und weiter ausbauen kann. Nur mit einem auch künftig nachfragegerechten Angebot können wir den sonst drohenden Verlust unserer Drehscheibenfunktion für Lufthansa, die Star Alliance und unsere anderen Kunden verhindern und gravierende Konsequenzen für die Beschäftigung und die Wirtschaftskraft in der Rhein-Main-Region vermeiden.

Deshalb setzen wir alles daran, den Ausbau termingerecht, budgetgetreu und umweltbewusst zu realisieren. Die getroffenen politischen Entscheidungen und alle Umfragen beweisen, dass wir dies weiterhin im mehrheitlichen Konsens mit Politik und Gesellschaft tun – weil das Ausbauprogramm eben *nicht* die Realisierung isolierter Wachstumsziele eines einzelnen Unternehmens, sondern Fortentwicklung von Prosperität und Beschäftigung einer ganzen Region bedeutet. Und – bitte bedenken Sie – diese Region steht heute nicht mehr nur im innerdeutschen Wettbewerb, sondern im Wettbewerb der Ballungsräume im großen, zusammenwachsenden und sich absehbar nach Osten ausweitenden Europa.

Der Ausbau des Flughafens Frankfurt ist ein Zukunftssignal – für alle Stakeholder der Fraport AG, und dazu zählt auch die

Region Rhein-Main mit ihren Einwohnern. Wir fühlen uns durch das kürzlich vorgelegte Ergebnis des Raumordnungsverfahrens bestätigt in unserer Planung, für eine nachfragegerechte Kapazitätserweiterung im Nordwesten des Frankfurter Flughafens eine reine Landebahn zu bauen. Zeitnah werden wir die Auflagen aus dem Raumordnungsverfahren abarbeiten, um noch dieses Jahr das Planfeststellungsverfahren beantragen zu können. Wir liegen nach wie vor im Zeitplan und wollen die neue Landebahn 2006 in Betrieb nehmen. Dazu gehört dann auch ein drittes Passagierterminal, das auf dem Gelände der bisherigen US-Air Base entstehen soll.

Ferner soll im Süden des Flughafens westlich von der Cargo-City Süd Platz für eine Flugzeugwartungshalle geschaffen werden, die die Deutsche Lufthansa für ihre neue Großraumflotte vom Typ A380 bauen will. Auch dieses Projekt, das nichts mit dem Ausbau unserer Bahnenkapazität zu tun hat, ist für den Standort Frankfurt natürlich sehr bedeutend. Die Stationierung einer solchen neuen Flotte schafft und sichert zusätzliche Arbeitsplätze nicht nur für Besatzungsmitglieder und in der Administration. Vielmehr werden auch für die Wartung jener neuen Flugzeuge – der Lufthansa und vieler in Zukunft den A380 auf Frankfurt–Strecken einsetzenden Airlines – in der neuen Werft zusätzliche Mechaniker und Ingenieure benötigt.

Finanziell sind wir gut gerüstet, unser ehrgeiziges Ausbauprogramm mit einem Gesamtvolumen von 3,3 Milliarden Euro zu schultern. Die bereits erwähnte Anlage aus unserem Börsengang ist ein solider Eigenkapital-Grundstock neben unseren hohen Kreditlinien und unserem gesamten Finanzierungsspielraum.

Mit dem Flughafenausbau, der die Kapazitäten in Frankfurt nachhaltig erhöht, werden wir auch unsere Führungsrolle unter den europäischen Großflughäfen sichern und ausbauen. Wir wollen 120 Flugbewegungen pro Stunde erreichen. Damit wird der Frankfurter Flughafen seine nicht nur für die Wirtschaft in der Region Rhein-Main so wichtige Hub-Funktion wettbewerbsfähig und der absehbaren Nachfrage entsprechend erfüllen und – umgekehrt – von der steigenden wirtschaftlichen Bedeutung der Region profitieren können.

Diese wechselseitige wirtschaftliche Abhängigkeit sollte kein verantwortungsbewusster Bürger der Region und auch kein Kommunalpolitiker unterschätzen oder gar außer Acht lassen. Schon heute arbeiten am Frankfurter Flughafen mehr als 62.000 Menschen, die mit ihren Familien in dieser Region leben. Allein der Frankfurter Flughafen mit den dort tätigen fast 500 verschiedenen Unternehmen und Behörden hat in den letzten Jahren kontinuierlich zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen, während ehemals krisenfeste Arbeitgeber aus der Auto- und der chemischen Industrie genauso Arbeitsplätze abgebaut haben, wie die großen Banken in Frankfurt es für die nahe Zukunft angekündigt haben.

Und die Zahl der Arbeitsplätze am Flughafen als einem großen personalintensiven Dienstleistungszentrum wird erwiesenermaßen durch den Ausbau und die damit auch zukünftig gesicherte internationale Wettbewerbsfähigkeit weiter zunehmen. Ich halte es für unverantwortlich, dieses Faktum kleinzureden. In Zeiten einer nach wie vor dramatisch hohen Arbeitslosenzahl von fast vier Millionen sind über 30.000 zu erwartende neue Arbeitsplätze direkt am Flughafen wahrhaftig keine Kleinigkeit. Und die vielen durch die Flughafen-

Kapazitätserweiterung mittelbar entstehenden zusätzlichen Arbeitsplätze in der Region, die damit einhergehende höhere Kaufkraft und die wachsenden Steueraufkommen sind vor dem Hintergrund leerer öffentlicher Kassen und einer nach wie vor nicht eben boomenden Konjunktur geradezu unverzichtbar.

Aber selbstverständlich wollen, müssen und werden wir auch die legitimen Interessen der Bevölkerung im Flughafen-Umland berücksichtigen. Eben deshalb hat unser Unternehmen von vornherein die Variante einer reinen Landebahn im Nordwesten des Flughafens favorisiert. Denn diese Variante bedeutet die geringste zusätzliche Lärmbelastung und zugleich den geringsten Flächen- und Waldverbrauch, wie sich schon in den Gutachten für die Mediation gezeigt hat.

Wir stehen mit aller Konsequenz zu den Ergebnissen des Mediationsverfahrens. Das schließt ausdrücklich auch ein Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr ein. In unser Zehn-Punkte-Programm zum Ausbau des Frankfurter Flughafens haben wir die Empfehlungen der Mediation konsequent aufgenommen. Mit der Umsetzung jenes Programms sind wir im vergangenen Jahr und in den ersten Monaten des laufenden Jahres weiter vorangekommen. Schon lange vor einem von der Mediation geforderten Nachtflugverbot mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn wollen wir wesentliche Verbesserungen für die Bürgerinnen und Bürger in den Umlandgemeinden durchsetzen. Stichworte sind hier das ab dem Sommerflugplan 2002 geltende Lärmkontingent, unsere neue Entgeltordnung als massiver Anreiz für Fluggesellschaften, von und nach Frankfurt geräuschärmeres Fluggerät einzusetzen, sowie das passive Schallschutzprogramm, unsere verbesserte Fluglärm-Überwachung und nicht zuletzt das neue, die vorhandene

Kapazität optimierende Landeverfahren („HALS / DTOP“), das wir in 2001 erfolgreich erprobt haben.

In unserer Region wollen wir ein guter Bürger, also ein „good citizen“ sein. Als solcher engagieren wir uns auf vielfältige Weise für die Region Rhein-Main. Wir wissen, wo die Wurzeln unseres Erfolgs sind. Bei allem internationalen Engagement bekennt sich die Fraport AG weiterhin ganz klar zu ihrem überragend wichtigen **Heimatstandort**. Frankfurt und die Rhein-Main-Region waren, sind und bleiben Grundlage unseres Erfolgs. Deshalb bringt sich das Unternehmen auch vielfältig in zukunftsweisende Aktivitäten am Heimatstandort ein: von der Wirtschaftsinitiative Frankfurt/Rhein-Main bis zur Metropolitana und unserer Unterstützung der Olympiabewerbung 2012. Wir bekennen uns zu unserer Verantwortung: Als eines der bedeutendsten Unternehmen in der Rhein-Main-Region wollen wir ihre Prosperität fördern, ihre Bedeutung national und international steigern und ihre Zukunft aktiv mitgestalten.

Unsere **Umweltpolitik** sehen wir als ganz wesentlichen Faktor, der sich sehr wohl mit unseren langfristigen wirtschaftlichen Zielen vereinbaren lässt. Für den geplanten Flughafenausbau in Frankfurt haben wir deshalb von Anfang an sichergestellt, dass unser über viele Jahre erworbenes Know-how im Bereich Umweltmanagement und Umwelttechnik in alle Abschnitte des Vorhabens einfließt. Übrigens ist Frankfurt nach meiner Kenntnis der erste deutsche Flughafen mit einem nach europäischen Standards validierten Umweltmanagement, das die Vorgaben der Öko-Audit-Verordnung der Europäischen Union erfüllt.

Mit unserem im Jahr 1997 ins Leben gerufenen Umweltfonds, den wir bislang mit rund zwölf Millionen Euro dotiert haben, sind bereits eine Fülle von Umweltprojekten unterschiedlichster Größe gefördert worden. Ein Beispiel ist der Regionalpark RheinMain, ein wichtiger Beitrag zum Ressourcenschutz und zur Lebensqualität in der Region. Die Landesgartenschau in Hanau, aber auch kleine Projekte, Waldlehrpfade, Renaturierungen und forstliche Maßnahmen wurden und werden von uns aktiv unterstützt.

Die *dritte Säule* unserer Geschäftsstrategie, *Externes Geschäft*, ist die **Expansion außerhalb des Flughafens Frankfurt** und damit maßgeblich auch die Internationalisierung. Für unser externes Geschäft gilt: Fraport versteht sich nicht als Finanzinvestor, sondern hat sich zum Ziel gesetzt, unser profundes Airport-Management-Wissen auch außerhalb von FRA zu verkaufen. Wir beteiligen uns an Projekten durch Einbringung von Know-how und Expertise für Bau und Betrieb von Flughäfen. Dabei streben wir Management- und Service-Verträge an und schließen in diesem Rahmen rentierliche Kapitalbeteiligungen nicht aus.

Ein Beispiel ist unser **Flughafen Frankfurt-Hahn**, der mit der Entscheidung des Low-Cost-Carriers Ryanair, seinen kontinentaleuropäischen Hub im Hunsrück einzurichten, erheblichen Auftrieb bekam. Die Perspektiven dieses Flughafens, sich längerfristig als führender Low-Cost-Airport Deutschlands zu etablieren, haben sich damit sehr verbessert. Dem „No Frills“-Markt sagen nicht nur wir eine rasant wachsende Nachfrage voraus. Mit dem Flughafen Frankfurt-Hahn sind wir in diesem Markt in einer hervorragenden Ausgangsposition.

Allein seit der Inbetriebnahme des neuen Terminals im April 2000 hat sich dort das Fluggastaufkommen deutlich erhöht. Der Flughafen Frankfurt-Hahn peilt in diesem Jahr ca. 1,2 Millionen Passagiere an. Gegenüber 2001 wäre dies ein stattliches Plus von 188 Prozent. Diese erfreuliche Entwicklung weckt Erinnerungen an den Flughafen London-Stansted, der 1990 auch 1,2 Millionen und jetzt schon über 12 Millionen Passagiere im Jahr begrüßt. Um dem Flughafen Frankfurt-Hahn die für den Beginn notwendige Finanzausstattung zu geben, hat Fraport im Januar 2002 zusammen mit dem Mitgesellschafter Rheinland-Pfalz eine Kapitalerhöhung von 27 Millionen Euro für Investitionen zur Kapazitätssteigerung beschlossen. Die angekündigte Verbesserung der Anbindung auf Straße und Schiene wird ausschließlich durch die öffentliche Hand finanziert.

Die bereits erfolgten und noch geplanten Kapazitätserweiterungen in Hahn und der dort mögliche 24-Stunden-Betrieb bei kurzen Bodenzeiten schaffen immer bessere Voraussetzungen dafür, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn bestimmte Verkehre wie Ferienflieger und Fracht auf sich ziehen kann – ganz im Sinne der Zielsetzungen des Mediationspakets und unseres Zehn-Punkte-Programms für den Flughafen Frankfurt. Ersetzen können die Investitionen in den Standort Hahn den geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt aber natürlich nicht.

Ein ausgesprochen lohnendes Asset im externen Geschäft ist das internationale Terminal am Flughafen von **Antalya**. Der vorwiegend touristische Flughafen verzeichnete 2001 ein Plus von 23,3 Prozent auf 9,2 Millionen Fluggäste und damit einen

neuen Passagierrekord – dies nach einer Steigerung von über 60 Prozent im Vorjahr. Antalya ist heute unser Referenzobjekt im östlichen Mittelmeerraum.

Erfreulich entwickelte sich unser erstes Projekt in Südamerika. Im Februar 2001 haben wir zusammen mit Konsortialpartnern das Management des **Flughafens Lima, Peru**, übernommen. Der Flughafen soll in den nächsten Jahren mit Frankfurter Know-how nach internationalen Standards ausgebaut und modernisiert werden.

Gut voran kommt auch das erste Asien-Projekt von **Pantares**, unserer Airport-Allianz mit der Schiphol Group. Im Oktober erfolgte der Spatenstich für den Bau eines Frachtlogistikzentrums am neuen Airport Chek Lap Kok bei Hong Kong, das die im Februar 2001 gegründete **Tradeport Hong Kong Ltd.** zusammen mit lokalen Partnern realisieren wird. Es soll Anfang 2003 in Betrieb gehen.

Dass die Entwicklungen um das neue internationale Passagierterminal in Manila – unser finanziell derzeit größtes Engagement außerhalb Frankfurts – in den letzten Monaten unsere Erwartungen nicht erfüllten, ist hinlänglich bekannt. Wir arbeiten mit großen Anstrengungen daran, die Probleme zu lösen. Für uns steht dabei die Rentabilität des Projekts im Vordergrund, das heißt eine Rendite, die die Auszahlung der Langfristfinanzierung ermöglicht.

Die Auszahlungsvoraussetzungen stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem von uns angestrebten Verhandlungserfolg. Dazu zählt u. a. eine Einigung der Betreibergesellschaft PIATCO mit der philippinischen

Regierung über die Flughafen-Entgelte und die Abwicklung des gesamten internationalen Verkehrs einschließlich der Duty Free-Thematik im neuen Terminal 3. Mit der philippinischen Regierung haben wir ein gemeinsames Verständnis, dass das neue Terminal als internationales Prestigeobjekt des Landes vollendet werden muss, dass es mit Unterstützung der Fraport AG professionell betrieben werden soll, und dass die für unsere interne Rechnung und für die Langfristfinanzierung notwendige marktübliche Rendite über die Laufzeit des Projektes verdient werden muss.

Unsere Erwartung, die Gespräche bis Mitte des Jahres abzuschließen, erfüllten sich nicht, weil die Regierungsbeauftragte für dieses Projekt über Wochen im Ausland war und für Gespräche nicht zur Verfügung stand.

Parallel zu den Gesprächen mit der Regierung streben wir eine Lösung der Probleme mit unseren Projektpartnern an. Dabei stehen wir auch Veränderungen in der Struktur der PIATCO, an der wir mit 30 Prozent beteiligt sind, offen gegenüber.

In der Presse ist ausführlich über unser Gesamtengagement von rund 375 Millionen US-Dollar berichtet worden. Seit Frühjahr dieses Jahres haben sich keine wesentlichen Veränderungen ergeben. Wir halten den von uns gewollten Druck aufrecht; die PIATCO wird in Kürze ihre liquiden Mittel aufgebraucht haben. Die Verantwortlichen in Manila müssen wissen, dass sie nur bei substanziellen Zugeständnissen in den Gesprächen mit uns ihrer Verantwortung für den Bestand der Gesellschaft gerecht werden. Wir erwarten Ergebnisse aus den Gesprächen in den nächsten zwei Monaten. Spätestens bei der

Veröffentlichung unserer Halbjahreszahlen am 22. August werden wir weiter berichten.

Ungeachtet der finanziellen Themen ist der Terminalbau plangemäß weit fortgeschritten. Der genaue Zeitpunkt der Eröffnung ist abhängig vom weiteren Verlauf der Verhandlungen. Wir gehen weiterhin davon aus, dass unsere Gespräche zu positiven Ergebnissen führen werden und dass dadurch der langfristige Projekterfolg ermöglicht wird.

Bedanken möchte ich mich ausdrücklich bei der deutschen Bundesregierung für die Unterstützung unserer Verhandlungen, auch mit Blick auf das deutsch-philippinische Investitionsschutzabkommen.

Für die dritte Säule unserer Geschäftsstrategie, das externe Geschäft, betone ich abschließend nochmals: Auch für mögliche neue internationale Engagements gilt unser Grundsatz, Know-how zu exportieren, aber kein Finanzinvestor sein zu wollen. Und natürlich werden wir aufgrund unserer Erfahrungen noch genauere Prüfungen möglichen Neuengagements vorschalten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir sind stolz darauf, dass wir in allen Konzernunternehmen über hervorragend ausgebildete, engagierte **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** verfügen. Sie sind für uns ein entscheidender Faktor zur Sicherung von Umsatz- und Ertragswachstum und die Voraussetzung, um Fraport zu nachhaltigem operativem Erfolg im globalen Airport-Geschäft zu führen. In diesem Bewusstsein haben wir selbst im schwierigen Jahr 2001 **keine betriebsbedingten Kündigungen** ausgesprochen, sondern

den Schwerpunkt auf eine flexible Anpassung an die geänderte Nachfragesituation gelegt. So konnten wertvolle Kräfte, die wir bei wieder wachsendem Verkehrsaufkommen dringend brauchen, im Unternehmen gehalten werden.

Unser neues leistungs- und erfolgsabhängiges Vergütungssystem **LEA** („Leistung – Erfolg – Anerkennung“) und unser 2001 aufgelegtes **Mitarbeiterbeteiligungsprogramm**, das die Erwartungen übertroffen hat, steigern die Motivation der Belegschaft, die ehrgeizigen Zukunftsziele von Fraport mitzutragen. Auch 2002 und in den kommenden Jahren werden unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Rahmen dieses Programms Gelegenheit haben, zu Vorzugskonditionen Aktien zu erwerben.

Im Sinne eines Anreizes für Führungskräfte soll und wird auch der von der Hauptversammlung der Fraport AG am 14. März 2001 beschlossene **Aktienoptionsplan** wirken. Mit diesem Plan haben wir bis zum 31. März 2002 an Mitglieder des Vorstands der Fraport AG 82.000, an weitere im Inland beschäftigte Führungskräfte 125.500 und an Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen 16.250 Bezugsrechte ausgegeben. Die Ausübungshürden, also die Werte, bei denen die Halter dieser Optionen sie einlösen können, liegen hoch und setzen einen deutlichen Anstieg unseres Aktienkurses voraus: Ausgeübt werden können die Optionen aus 2001 zum Beispiel nur dann, wenn der Kurs der Fraport-Aktie nach einer Sperrfrist von zwei Jahren an mindestens fünf Handelstagen den zugrunde liegenden Referenzkurs von 31,60 Euro um 15 Prozent oder mehr übersteigt. Ein wirksamer Ansporn für die am Programm beteiligten Mitglieder des Managements, sich für eine nachhaltige deutliche Steigerung des Unternehmenswerts einzusetzen.

Im übrigen hat die Fraport AG im September 2001 mit Zustimmung des Aufsichtsrates 11.970 Stück eigene Aktien zum Kaufpreis von 300.000 Euro erworben, um diese an Mitglieder des Vorstandes als Teil ihrer Vergütung zu übertragen. Die erworbenen Aktien werden zum überwiegenden Teil ohne Dividendenberechtigung zwei Tage nach der heutigen Hauptversammlung an die Vorstandsmitglieder übertragen.

Lassen Sie mich zum Ausblick auf das laufende Geschäftsjahr kommen. In unserer Prognose gehen wir von positiven Verkehrszahlen für das dritte Quartal 2002 aus. Diese Prognose basiert sowohl auf der nach wie vor schwächelnden Konjunktur und der Konsumzurückhaltung, als auch auf den vorliegenden Buchungsdaten und den daraus resultierenden Einschätzungen der Luftverkehrsgesellschaften und großen Reiseveranstalter, die allein zehn Prozent ihrer Kapazitäten aus dem Markt genommen haben. Nicht betroffen vom allgemeinen Nachfragerückgang im Flugreisemarkt ist indes der Flughafen Frankfurt-Hahn, da das Low-Cost-Segment in erheblichem Umfang sogar zusätzliche Nachfrage generiert.

Hoffnung macht uns die positive Frachtentwicklung, die sich seit Mai bemerkbar macht und auf eine Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in USA, Europa und Fernost schließen lässt. Erfahrungsgemäss ist die Luftfracht ein Frühindikator, der die generelle Konjunktorentwicklung um ein paar Monate vorwegnimmt. Ein Rückblick über die letzten 20 Jahre zeigt, dass der Luftverkehr immer wieder Krisenzeiten und vorübergehende Wachstumspausen erlebte, dass aber jedes Mal auf solche „Krisenjahre“ Erholungsjahre mit

überdurchschnittlichem Wachstum folgten. Ich erwähnte bereits, dass die durchschnittliche Passagierzahl in Frankfurt von 1981 bis einschließlich 2001 jährlich um 5,3 Prozent wuchs, wobei an diesem 20-Jahres-Durchschnitt auch der Rückgang von 1,6 Prozent im vergangenen Jahr nichts geändert hat. Ich bin zuversichtlich, dass nach einem saldierten kleinen Minus im einstelligen Prozentbereich bei den Passagierzahlen für 2002 im nächsten Jahr wieder ein signifikantes Wachstum folgen wird.

Auf der Erlösseite werden sich im laufenden Jahr die ab Januar 2002 wirksamen Erhöhungen der Start- und Landegebühren sowie der Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen positiv niederschlagen. Das lässt ebenso höhere Umsätze erwarten wie die Konsolidierung des Sicherheitsdienstleisters ICTS, von dem wir Anfang 2001 einen 45-prozentigen Anteil übernommen hatten und der uns seit dem 1. Januar dieses Jahres zu 100 Prozent gehört.

Die rückwirkend zum 1. Januar 2002 in Kraft tretende Entgeltvereinbarung mit den Airlines schreibt die Flughafenentgelte erstmals längerfristig, das heißt bis Ende 2006, fest. Kern der Vereinbarung ist, dass die Entgelthöhe in Zukunft nach einem passagierabhängigen Schlüssel an die tatsächliche Entwicklung des Luftverkehrs gekoppelt wird. Uns ermöglicht diese Vereinbarung über eine gesteigerte Kundenbindung höhere Planungssicherheit auf der Erlösseite.

Für 2002 rechnen wir insgesamt mit einer deutlichen Umsatzsteigerung. Unter Berücksichtigung des Wegfalls der Sondererträge des Vorjahres und eines leichten Rückgangs der operativen Kosten gehen wir davon aus, dass wir somit

wiederum ein EBITDA in der Größenordnung von mindestens 500 Millionen Euro erwirtschaften. Dies betrachten wir in Zusammenhang mit der Gesamtsituation der Luftverkehrsbranche und den in diesem Jahr deswegen sehr schwierigen Prognosen als unseren besonderen Erfolg.

Auf mittlere und längere Sicht werden die großen Airlines aus der Krise nach dem 11. September, mit der sich die Konsolidierung in der Luftfahrtbranche beschleunigt, gestärkt hervorgehen. Lufthansa als führendes Mitglied der Star Alliance ist eine der Großen. Wir werden als zuverlässiger Partner am Boden das Erfolgsmodell „LH und Fraport“, das im In- und Ausland Maßstäbe setzt, weiter voranbringen und die Internationalisierung unseres Geschäfts kraftvoll und mit Augenmaß fortsetzen. Jürgen Weber, der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa, hat vor wenigen Tagen in einer gemeinsamen Pressekonferenz mit mir öffentlich bekannt: „Unser Hauptstandort ist und bleibt Frankfurt!“ Dieses eindeutige Bekenntnis ist uns allen nicht nur eine Motivation und ein überzeugendes Kompliment, sondern vor allem auch eine Verpflichtung.

Als Weltunternehmen bleibt die Fraport AG ihrem Heimatstandort und der Region verbunden – wir haben FRA nicht nur ganz oben auf unseren Investitionsplänen für die nächsten Jahre, sondern auch in unserem neuen, sehr bewusst gewählten Firmennamen: *Fraport*. Das mit diesem Namenswechsel im vergangenen Jahr eingeführte neue Erscheinungsbild soll unsere ehrgeizigen Zielsetzungen reflektieren. Vor allem aber soll es eine auf die Bedürfnisse und Anforderungen des Kapitalmarkts fokussierte Neuorientierung unseres Konzerns ausdrücken in einem durch zunehmende Privatisierung und Wettbewerb geprägten globalen Flughafenmarkt.

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, wir schätzen Ihr Investment in dieses Unternehmen als ein Zeichen der Verbundenheit und des Vertrauens. Und wir verstehen es als Verpflichtung, unser unternehmerisches Handeln so auszurichten, dass es der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit und dauerhaften Ertragskraft der Fraport AG dient – am Standort Frankfurt, wo unser Flughafen eine entscheidende Rolle für die Attraktivität und die Prosperität der Region spielt, wie auch in internationalen Märkten.

Meine Damen und Herren, lassen Sie uns selbstbewusst und optimistisch in die Zukunft blicken: Wir haben effiziente Strukturen und die richtigen Konzepte, um unser Geschäft am Standort Frankfurt und weltweit Schritt für Schritt noch profitabler zu machen und damit die Attraktivität der Fraport AG für Aktionäre, Partner, Kunden und Mitarbeiter zu steigern. Das ist unser Ziel, und wir sind mit unserer Strategie und den getroffenen Entscheidungen auf dem Weg dorthin. Heute kann ich Ihnen versichern, dass Ihr Unternehmen, meine Damen und Herren Aktionäre, auf dem richtigen Kurs ist: Fraport ist

- ein kompetenter, professioneller Global Player im Flughafen-Markt und damit ein solider Wachstumswert am Kapitalmarkt,
- ein innovatives, kreatives Unternehmen, das sich mit Nachdruck auch um Ressourcenschutz und Umweltvorsorge bemüht,
- ein verantwortlicher, verlässlicher und guter Partner der Rhein-Main-Region.