

**Bericht des Vorstandes zur
Hauptversammlung**

Dr. Wilhelm Bender

**Vorstandsvorsitzender der
Fraport AG**

Frankfurt, 25. Juni 2003

(Es gilt das gesprochene Wort.)

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,
meine Damen und Herren,

Ich begrüße Sie sehr herzlich zu unserer diesjährigen Hauptversammlung – der nunmehr zweiten als börsennotiertes Unternehmen – und danke Ihnen für Ihr Kommen.

Fraport ist ein Konzern, der Mobilität von Menschen und Gütern organisiert. In einer Zeit, in der die Kluft zwischen Kulturen immer größer zu werden droht, sind persönliche Erfahrungen im Umgang mit Menschen anderer Herkunft ein wichtiger Beitrag zur Verständigung. Wir tragen als Unternehmen dazu bei, dass Brücken zwischen Menschen und Kulturen geschlagen werden und Internationalität gelebt werden kann.

Gerade unser wichtigster Konzern-Standort, der Flughafen Frankfurt, ist als interkultureller Marktplatz ein Forum für Toleranz: Für Millionen von Menschen unterschiedlichster Herkunft ist Frankfurt der Ort, an dem sie zuerst Europa betreten – unabhängig davon, ob sie den

Flughafen als Drehkreuz für die Weiterreise nutzen, oder als höchst effizienten Ort, um internationale Geschäftspartner zu treffen.

Unsere 22.000 Mitarbeiter stammen aus 80 Ländern. Wir wissen, dass gerade diese Unternehmenskultur, die gelebte Internationalität, Fraport als Arbeitgeber sehr attraktiv macht. Operative Leistungskraft und kulturelle Vielfalt sind durchaus Merkmale, die am Arbeitsplatz gut zusammenpassen.

Meine Damen und Herren, ich möchte zunächst auf die Entwicklung des vergangenen Geschäftsjahres eingehen. Mit ambivalenten Gefühlen, wie ich zugebe, denn neben zahlreichen Highlights und einer durchaus zufriedenstellenden Entwicklung des Geschäfts mussten wir uns leider auch mit dem äußerst unerfreulichen Thema Manila beschäftigen.

Mit Blick auf unser operatives Geschäft kann ich Ihnen heute nicht ohne Stolz mitteilen, dass 2002 – trotz des sehr ungünstigen Marktumfelds – für uns ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Wir sind in seinem Verlauf auf den langfristigen Wachstumspfad zurückgekehrt; in den letzten Monaten des Jahres sogar mit beeindruckenden Zuwachsraten bei den Verkehrszahlen.

Wir haben unsere Ertragskraft erneut gesteigert und die Basis für eine gesunde Konzern-Entwicklung gestärkt. Unsere Zahlen für 2002 zeigen, dass die Umsatz- und die Ertragsentwicklung in unserem Geschäft weit weniger schwanken als bei anderen im Luftverkehr tätigen Unternehmen.

Der Grund für diese geringere Volatilität ist unser ausbalanciertes, integriertes Geschäftsmodell mit den vier Segmenten Aviation, Ground Handling, Non-Aviation und Sonstiges. Damit erzielen wir stabile Erlöse aus vielfältigen Dienstleistungen, gerade im Segment Non-Aviation mit dem Immobiliengeschäft und dem Retailing, also der Vermarktung von Einzelhandels-, Hotel- und Gastronomieflächen.

Allein ein Thema trübte – wie gesagt – unsere Erfolgsbilanz 2002: die Entwicklung des Build,

Operate and Transfer-Projekts für ein neues internationales Passagierterminal in der philippinischen Hauptstadt Manila. Sie alle wissen bereits, dass wir unser finanzielles Engagement in Manila im Jahresabschluss 2002 mit 290 Millionen Euro komplett abgeschrieben haben. Bevor ich Ihnen über den aktuellen Verhandlungsstand berichte, möchte ich – für diejenigen unter Ihnen, die nicht über sämtliche Details informiert sind – kurz die historische Entwicklung dieses Engagements zusammenfassen:

Im Juli 1997 wurde die Vereinbarung zwischen dem philippinischen Verkehrsministerium und der Projektgesellschaft PIATCO für den Bau des neuen internationalen Passagierterminals in Manila unterzeichnet. Die Konzession berechnete PIATCO, das Terminal nach seiner Eröffnung für 25 Jahre zu betreiben.

Mit dem Erwerb eines direkten Anteils von 25 Prozent an PIATCO stieg Fraport im Juli 1999 als Gesellschafter ein, also zwei Jahre nach der ursprünglichen Projektvergabe. Im Mai 2000

stockte Fraport den direkten Anteil an der PIATCO um weitere fünf auf 30 Prozent auf.

Im Juni 2000 begannen die Bauarbeiten für das Terminal. Laut Vertrag sollten sie bis November 2002 abgeschlossen sein.

Im Juli 2001 erfolgte nach langen Verhandlungen der Abschluss einer Kreditvereinbarung für die langfristige Finanzierung des neuen Terminals in Höhe von 440 Millionen US-Dollar zwischen PIATCO und einem internationalen Bankenkonsortium. Mitglieder in diesem Konsortium waren u.a. die Dresdner Bank und die Kreditanstalt für Wiederaufbau. Die Auszahlung der Kredite war an zahlreiche Bedingungen gebunden. Es erfolgten insbesondere deswegen keine Zahlungen aus der Finanzierung, weil die philippinische Regierung wesentliche Bedingungen sowie weitere vertragliche Verpflichtungen bis heute nicht erfüllte.

Dem nicht genug, stellte die Regierung Anfang 2002 plötzlich wesentliche Teile der Konzes-

sionsverträge mit PIATCO in Frage, die PIATCO mit den beiden Vorgängerregierungen vereinbart hatte. Obwohl die Änderungswünsche – wie eine Absenkung der Passagiergebühr von 20 auf elf US-Dollar – die Wirtschaftlichkeit des Projektes in Frage stellten, wurden Gespräche mit der Regierung geführt, um die Krise zu überwinden.

Im Juni 2002 erlebten wir die nächste Überraschung, als die Regierung ihre Haltung nochmals änderte: Nunmehr standen keine Vertragsänderungen mehr zur Diskussion, sondern eine Rückabwicklung des Projekts, wobei die Projektbeteiligten entsprechend der Vertragslage angemessen zu entschädigen seien. Ernsthafte Verhandlungen hierüber nahm die Regierung aber nicht auf.

Fraport hatte in dem Projekt, meine Damen und Herren, aufgrund des schwankenden Verhaltens der philippinischen Regierung mehrfach die unkomfortable Wahl zwischen Pest und Cholera.

Im April 2002 entschied der Aufsichtsrat schließlich auf Empfehlung des Vorstands, aufgrund der gegebenen Bedingungen keine weiteren finanziellen Mittel für das Projekt in Manila bereit zu stellen.

Mehrmals haben wir seitdem die philippinische Regierung und die lokalen Partner aufgefordert, rechtmäßige Verträge zu achten und die fristgerechte Umsetzung aller Vereinbarungen zu unterstützen – bislang ohne Erfolg.

Anfang Dezember 2002 stellte dann das Bauunternehmen die Arbeiten am Terminal ein, nachdem Präsidentin Arroyo alle Verträge als null und nichtig betrachtete. Dies erfolgte zu einem Zeitpunkt, als das Gebäude praktisch fertig war und bereit für die abschließenden Vorbereitungen zur Inbetriebnahme.

Am 5. Mai dieses Jahres erklärte der Supreme Court schließlich alle Konzessionsvereinbarungen mit PIATCO sowie die ursprüngliche Vergabe des Projekts für nichtig. Die Entschei-

derung des Supreme Court ist allerdings noch nicht rechtskräftig.

Als Begründung nannte das Gericht, dass PIATCO angeblich gar nicht zum Vergabeverfahren im Jahre 1996 hätte zugelassen werden dürfen. Dies ist deswegen bemerkenswert, weil genau diese Rechtsfrage bereits von der damaligen Regierung geprüft und in Ordnung befunden worden war. Auf jene Beurteilung hatten wir uns 1999 in der Vertragsprüfung vor unserem Einstieg verlassen.

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,
der Vorstand und alle am Projekt beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben an der Lösung der Probleme mit Nachdruck gearbeitet – und wir tun das selbstverständlich weiter. Trotzdem müssen wir festhalten, dass unsere massiven Verhandlungsbemühungen und mehrfache Interventionen der Bundesregierung bis dato kein ausreichendes Ergebnis gebracht haben. Diese Feststellung gilt trotz einer von der

philippinischen Regierung in Aussicht gestellten Direktkompensation an Fraport.

Der Vorstand hat im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses 2002 daher entschieden, das Engagement in Manila komplett abzuschreiben.

Nichtsdestotrotz kämpfen wir weiterhin um eine angemessene Kompensation für unsere Investitionen. Die Abschreibung des Engagements bedeutet keinesfalls, dass wir bestehende Ansprüche aufgeben. Immerhin steht vor Ort ein praktisch fertiges Flughafen-Terminal, das international Maßstäbe setzt und einen realen Wert darstellt! Sie können das auf den Fotos gut sehen. Ein unabhängiges Gutachten hat die Werthaltigkeit unserer Investition bestätigt.

Wir haben zusätzlich zu den Verhandlungsbemühungen unsere juristische Offensive weiter forciert und bereiten unter anderem ein Schiedsverfahren bei der Weltbank in Washington vor.

Ich kann es nur noch einmal wiederholen: Wir haben uns darauf verlassen, dass auch auf den Philippinen der internationale Rechtsgrundsatz gilt, nach dem die mit einer gewählten Regierung geschlossenen Verträge auch von Nachfolgerregierungen anerkannt und erfüllt werden. Wenn auf die Gültigkeit offizieller Verträge und die Zuverlässigkeit eines Staates über einen Regierungswechsel hinaus nicht mehr vertraut werden kann, ist die Grundlage für jede Auslandsinvestition entzogen. Dies wird zur Zeit in der philippinischen Öffentlichkeit intensiv diskutiert. Und wie Sie vielleicht der Presse entnehmen konnten, kommen die Philippinen als Investitionsstandort auch von amerikanischer und japanischer Seite mehr und mehr unter Druck.

Bei unseren Bemühungen erfahren wir vielfältige Unterstützung: von der Bundesregierung, von der deutschen Wirtschaft und internationalen Organisationen. Mehrfach wurde das Thema auf höchster Ebene angemahnt und auch über das

Auswärtige Amt direkt bei der philippinischen Regierung zur Sprache gebracht.

Wir sind mit der philippinischen Regierung auch jetzt wieder wegen einer angemessenen Kompensation im Gespräch. Ergebnisse werden vermutlich nicht schnell zu erzielen sein, obwohl dies nicht nur in unserem, sondern gerade im Interesse der Philippinen sein sollte.

Unabhängig von allen aktuellen Entwicklungen gilt: Solange keine für Fraport befriedigende Kompensationsregelung gefunden ist, werden wir eigene Entschädigungsansprüche gegen den philippinischen Staat, unter anderem auf der Grundlage des deutsch-philippinischen Investitionsschutzabkommens, verfolgen und das Schiedsverfahren in Washington unter erheblicher internationaler Beachtung einleiten.

So weit der aktuelle Stand aus Manila.

Sie fragen sich nun: Welche Lehren hat der Vorstand aus diesem Projekt gezogen?

Meine Damen und Herren,
wir werden erstens externe Projekte noch vorsichtiger prüfen. Dass dies in der Vergangenheit gewissenhaft geschehen ist, beweisen etliche externe Projekte, die sich erfolgreich entwickeln.

Wir wollen zweitens kein Finanzinvestor sein. Wie ich dargelegt habe, war diese Rolle auch in Manila nicht beabsichtigt.

Wir wollen uns drittens noch stärker auf den Abschluss von Service-, Management- und Consulting-Verträgen konzentrieren. Hier haben wir auf Grund unserer breit gestaffelten Produktpalette gute Marktchancen.

Externes Wachstum außerhalb des Standorts Frankfurt bleibt Bestandteil der Konzernstrategie. Kapitalbeteiligungen können wir in unserem Geschäft nicht vollständig ausschließen, sie müssen aber den Rentabilitätskriterien für einen nachhaltigen Wertbeitrag genügen, und wir

müssen einen bestimmenden unternehmerischen Einfluss ausüben können.

Meine Damen und Herren,
ich sagte zu Beginn meiner Ausführungen bereits, dass 2002 für Fraport ein operativ erfolgreiches Jahr war. Kommen wir also zurück zu den positiven Ereignissen.

Die wesentlichen Kennzahlen belegen, dass Ihr Unternehmen strategisch richtig aufgestellt ist und im Konsens mit seinen Mitarbeitern und den Interessen der Rhein-Main-Region gut und profitabel geführt wird:

Auf Konzern-Ebene stieg der Umsatz im Jahr 2002 um 14 Prozent auf 1,8 Milliarden Euro. Dieser Zuwachs ist vor allem die Folge der erstmaligen Konsolidierung der ICTS Europe, des europaweit führenden Dienstleisters für Airport-Security. ICTS ist seit Januar 2002 eine 100-prozentige Tochtergesellschaft von Fraport.

Ohne diesen Konsolidierungseffekt haben wir im vorigen Jahr beim Umsatz um vier Prozent

zugelegt, und dies trotz einer leicht negativen Passagierentwicklung hier in Frankfurt. Geholfen hat uns dabei die neue Entgeltvereinbarung mit den Fluggesellschaften, die zunächst bis 2006 gültig ist. Daneben verlief aber auch unser Retail-Geschäft erfreulich und erwies sich erneut als großer Stabilitätsfaktor: Die Erlöse aus Einzelhandels- und Duty-free-Konzessionen stiegen um 12 Prozent auf 67,6 Millionen Euro.

So konnten wir beim EBITDA, bereinigt um die Vollabschreibung des Manila-Projekts, mit 502,5 Millionen Euro sogar etwas mehr als den prognostizierten Wert von 500 Millionen erreichen. Diese Zahl lag nur noch knapp unter dem Vorjahres-Niveau. In konjunkturell und weltpolitisch schwierigen Zeiten haben wir somit erfolgreich gewirtschaftet und eine Punktlandung hingelegt. Es ist uns 2002 gelungen, die operative Ertragskraft von Fraport zu festigen und so auf einer gesunden Grundlage in das neue Geschäftsjahr zu starten.

Einschließlich der Einmalbelastung durch Manila ergibt sich ein EBITDA von 241,9 Millionen Euro und ein Jahresfehlbetrag von 120,8 Millionen Euro im Konzern. Nach Auflösung von Kapitalrücklagen weist der Fraport-Konzern für 2002 einen Bilanzgewinn von Null aus.

Trotzdem, meine Damen und Herren, besitzt Fraport nach wie vor eine starke Finanzbasis und liegt mit einer Eigenkapitalquote von 50,6 Prozent sogar in der Spitzengruppe der DAX- und MDAX-Unternehmen.

Der Blick auf die Entwicklung der Jahresergebnisse von Fraport, bzw. der Vorgängergesellschaft Flughafen Frankfurt Main AG, zeigt seit 1993, meinem ersten Jahr in diesem Unternehmen, eine deutliche Entwicklung nach oben. Ohne die Abschreibung unseres Manila-Engagements hätten wir selbst im Krisenjahr 2002 das Niveau des Vorjahres gehalten. Und genau dieses hohe Niveau bildet eine stabile Basis für die kommenden Jahre und ist Anlass

für unseren Optimismus – trotz Irakkrieg, trotz SARS und trotz Konjunkturschwäche.

Für das Geschäftsjahr 2002 ist wegen der Einmalbelastung durch Manila keine Dividendenzahlung möglich. Wir bedauern es sehr, Ihre Erwartungen als Aktionärinnen und Aktionäre von Fraport in diesem Punkt zu enttäuschen.

Die Abschreibung hat natürlich auch erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der Vorstandsvergütung im laufenden Jahr 2003, da der erfolgsabhängige Anteil zu 50 Prozent vom Erreichen des EBITDA-Ziels abhängt.

Für das Geschäftsjahr 2003 sind wir aus heutiger Sicht optimistisch, Ihnen wieder eine Dividende zahlen zu können, sofern uns nicht der internationale Terrorismus, die Entwicklung im Mittleren Osten, SARS und die weltweit schleppende Konjunktur mit unerwartet gravierenden Auswirkungen auf Luftverkehr und Weltwirtschaft konfrontieren.

Neben der Dividende steht sicherlich die Kursentwicklung der Fraport-Aktie im Zentrum Ihres Interesses. Wie die meisten Aktien stand 2002 auch unser Papier in einem rückläufigen Markt unter erheblichem Druck und verlor im letzten Jahr 36 Prozent seines Wertes – ein Verlauf, der weder mit den fundamentalen Finanzdaten noch der langfristigen Perspektive von Fraport in Einklang steht.

Immerhin hat sich die Fraport-Aktie besser als andere Luftfahrtwerte gehalten, und auch besser als der Gesamtmarkt. Gegenüber dem DAX-Index gewannen wir 2002 acht Prozentpunkte.

Im neuen Jahr konnten wir bisher einen Kursanstieg von 15 Prozent verzeichnen und wiederum den DAX um 3 Prozentpunkte schlagen. Gegenüber unserem größten Mitbewerber, der britischen BAA, bedeutet dies eine Outperformance von sogar 14 Prozent.

Ich meine aber, dass der derzeitige Kurs nach wie vor nicht unsere hervorragende Position als

wettbewerbsfähiger Player im internationalen Flughafengeschäft, unsere Substanz und unser Zukunftspotenzial widerspiegelt. Wir werden deshalb unsere Investor Relations-Arbeit weiter intensivieren und versuchen, den Kapitalmarkt von den besonderen Stärken unseres Unternehmens und seines Geschäftsmodells zu überzeugen.

Maßgeblich für den Unternehmenserfolg sind unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: Im Jahr 2002 hatte der Fraport-Konzern durchschnittlich 21.395 Beschäftigte. Dieser Zuwachs um 38 Prozent binnen Jahresfrist ist primär Folge der bereits erwähnten Vollkonsolidierung des Sicherheitsdienstleisters ICTS Europe.

Es ist uns gelungen, der Rolle von Fraport als verantwortungsbewusstem Arbeitgeber und Job-Motor der Rhein-Main-Region auch 2002 gerecht zu werden; wir haben in einem wirtschaftlich stagnierenden Umfeld betriebsbedingte Kündigungen vermieden. Mehr noch: Wir werden vor dem Hintergrund zunehmender

Jugendarbeitslosigkeit im Herbst dieses Jahres zehn Prozent mehr Ausbildungsplätze bereitstellen als bisher.

Auch wenn ich es in den letzten Jahren schon hundertfach erwähnt habe, kann man es in Zeiten von Stagnation und Rekordarbeitslosigkeit nicht oft genug sagen: Der nachfragegerechte Ausbau des Flughafens Frankfurt wird an der heute schon größten Arbeitsstätte Deutschlands weitere 32.000 Arbeitsplätze und darüber hinaus im Umland über 20.000 Arbeitsplätze schaffen!

Meine Damen und Herren,
die Verkehrsentwicklung, insbesondere jene im Passagierbereich, ist Basis unseres Geschäfts. Ich will Ihnen zunächst die langfristigen Trends und die kurzfristigen Schwankungen der Verkehrsentwicklung sowie anschließend unsere strategischen Antworten darlegen.

Beginnen wir mit den aktuellen Zahlen: Hier zeigt sich deutlich, dass Fluggesellschaften in

Krisenzeiten den Verkehr vorrangig auf Hub-Flughäfen konzentrieren. In Frankfurt hat Fraport eines der effizientesten Luftverkehrs-Drehkreuze der Welt zu bieten. In 2002 wurde – gemessen am gesamten Passagieraufkommen – mit einem Umsteigeranteil von 53 Prozent der bislang höchste Wert erreicht. Die Gründe für diese Entwicklung liegen auf der Hand: Wir betreiben den pünktlichsten Hub, wir haben kurze Umsteigezeiten und wir bieten die weltweit meisten und schnellsten Verbindungen an.

Auch deshalb zog das Passagieraufkommen in Frankfurt in den letzten Monaten des Jahres 2002 stark an und glich damit die schwachen Anfangsmonate nahezu vollständig aus. Per 31. Dezember 2002 lag die Zahl der Fluggäste bei 48,5 Millionen, nur 0,2 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Aus Konzernperspektive bieten die Passagierzahlen ein noch besseres Bild, dank der zwei-beziehungsweise dreistelligen Zuwächse in Antalya und in Frankfurt-Hahn. Insgesamt lag

die Zahl der Fluggäste im Konzern bei 69,2 Millionen und damit um 2,5 Prozent über dem Wert von 2001.

Beim Cargoaufkommen konnten wir konzernweit um 2,6 Prozent auf 1,9 Millionen Tonnen wachsen. Am Flughafen Frankfurt, wo wir ein Volumen von 1,6 Millionen Tonnen erreichten, lag das Plus bei 1,1 Prozent.

Die CargoCity Süd, unser Logistik-Zentrum, ist mit der Ansiedlung von Panalpina, Dachser, Kühne & Nagel, DHL Danzas und der japanischen Spedition Yusen erheblich gewachsen. Als Anerkennung für unsere erfolgreiche Arbeit hat die „Air Cargo News“ kürzlich Frankfurt zu Europas „Cargo Airport of the Year“ gekürt.

Auch die Anzahl der Flugbewegungen stieg 2002 wieder in Frankfurt um 0,4 Prozent auf 458.400 Starts und Landungen. Bei unseren Beteiligungen in Frankfurt-Hahn, Hannover, Saarbrücken, Antalya und Lima hat sich die Zahl der Flugbewegungen 2002 per saldo moderat, aber zufriedenstellend entwickelt, so dass wir im

Konzern mit knapp 718.000 Flugbewegungen gegenüber 2001 ein Plus von 1,1 Prozent erreichten.

Meine Damen und Herren,
seit 2001 registrieren wir eine unterdurchschnittliche Entwicklung des weltweiten Flugverkehrs. Die Gründe kennen Sie: die Ereignisse des 11. September, den Irakkrieg und SARS. Trotzdem bleibt der Luftverkehr eine Wachstumsbranche und wir sehen keinen Anlass für Pessimismus. Das zeigt der Blick zurück: Denn in den vergangenen 20 Jahren sind auf krisenbedingte Verkehrsrückgänge stets kräftige Erholungsphasen gefolgt.

Selbst bedeutende Einschnitte wie der Golfkrieg von 1991 konnten das langfristige Wachstum des Weltluftverkehrs nicht dauerhaft bremsen. Zwar büßte Frankfurt 1991 5,5 Prozent seines Passagieraufkommens ein. Doch bereits 1992 konnte dieser Rückgang mit einem weit überdurchschnittlichen Wachstum von 9,9 Prozent wettgemacht werden.

Der langfristige Wachstumstrend am Flughafen Frankfurt blieb stets intakt. Wir gehen davon aus, dass die Zukunft nach dem Ende des Irakkrieges und dem Abklingen von SARS ähnlich verlaufen wird. Von 1980 bis 2000 lag der Durchschnitt der Wachstumsraten bei 5,3 Prozent jährlich, die Folgen der Anschläge vom 11. September 2001 drückten diesen langjährigen Durchschnitt auf immer noch beeindruckende 4,7 Prozent im Jahr.

Auch die Fluggesellschaften glauben weiterhin an das langfristige Wachstum im Luftverkehr. Das beweisen die Milliardenaufträge an Airbus und Boeing auf der Pariser Luftfahrtschau.

Das Bedürfnis nach grenzüberschreitender, internationaler Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen, gerade in der Bundesrepublik. Die Europäische Union und ihre Osterweiterung verstärken diesen Trend weiter.

Die vorhandenen Kapazitäten am Flughafen Frankfurt werden deswegen trotz der letzten zwei schwächeren Jahre schon in nächster Zukunft ausgenutzt sein. Ohne einen bedarfsgerechten Ausbau unseres Flughafens wäre die hervorragende Position gefährdet, die Frankfurt heute im europäischen und weltweiten Luftverkehr einnimmt.

Selbstverständlich werden wir auch künftig alles daran setzen, die Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt weiter zu verbessern. Unter dem Leitbegriff Intermodalität verknüpfen wir die Verkehrsträger Luft, Schiene und Straße vorbildlich. Dank Fernbahnhof mit ICE-Anschluss, Regionalbahnhof, Cargo City und zwei Autobahnen dürfte kein Flughafen dieser Welt so gut und so schnell zu erreichen sein wie Frankfurt. Mit dieser Vernetzung von Verkehrsträgern leisten wir einen Beitrag zu möglichst umweltfreundlicher Mobilität. Auf der Kurzstrecke findet ein kontinuierlicher Austausch von Flug- zugunsten von Bahnverbindungen statt. Es ist sogar möglich, bereits an den Hauptbahn-

höfen in Stuttgart und Köln für Flüge ab Frankfurt einzuchecken.

Ein Ersatz für den bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens Frankfurt ist dies aber nicht.

Den Kern unserer Ausbauplanung bilden eine zusätzliche Landebahn im Nordwesten sowie das Terminal 3 im Süden des Flughafengeländes.

Mit größter Sorgfalt bereiten wir derzeit die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren vor. Noch im Sommer wird Fraport die Antragsunterlagen einreichen. Wir gehen unverändert von einer Fertigstellung der neuen Landebahn Ende 2006 aus. Dann wird der Koordinations-Eckwert sukzessive von 80 Flugbewegungen pro Stunde auf 120 steigen. Die jährliche Kapazität des Frankfurter Flughafens wird rund 660.000 Flugbewegungen betragen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,
Sie haben in jüngster Vergangenheit Spekulationen in der Presse verfolgen können, ob Bau und

Inbetriebnahme der neuen Landebahn mit dem Betrieb des benachbarten Chemiewerks Ticona vereinbar sind. Wir werden uns nicht an diesen Spekulationen beteiligen, sondern vielmehr abwarten, bis aussagekräftige Endfassungen der Sicherheitsgutachten vorliegen.

Ich bin aber davon überzeugt, dass sich der Betrieb einer neuen Landebahn nordwestlich des Frankfurter Flughafens und der Betrieb des Chemiewerks Ticona vereinbaren lassen. Denn im Ausbaufall wird der chemische Produktionsbereich kaum noch tangiert. Heute wird dieser Bereich bei allen Westwetterlagen im Abflug nach Norden direkt überflogen. Ich gehe davon aus, dass wir hierzu im Juli eine abschließende Bewertung vornehmen können.

Ab 2006 wollen wir mit dem Bau des Terminal 3 im Süden beginnen. Die Kapazitätsgrenze der vorhandenen Terminals liegt bei etwa 56 Millionen Passagieren. Mit 48,5 Millionen Passagieren im Jahre 2002 haben wir hier nur noch begrenzte Reserven. Ende 2005 wird das

Gelände der heutigen US-Airbase wieder in den Besitz von Fraport übergehen. In den darauf folgenden Jahren werden wir den Terminal-Neubau schrittweise in Angriff nehmen und die einzelnen Abschnitte in Abhängigkeit von der Entwicklung der Passagierzahlen realisieren.

Um die Lärmbelastung in unseren Nachbargemeinden zu begrenzen, wird Fraport mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn für geplante Bewegungen ein Nachtflugverbot zwischen 23.00 und 5.00 Uhr beantragen. Wir halten uns – im Gegensatz zu manchem Ausbaugegner – strikt an das Mediationsergebnis, das den Ausbau des Flughafens mit einem Nachtflugverbot verknüpft. Es freut uns insbesondere, dass laut einer im Februar 2003 veröffentlichten Befragung eine stabile Mehrheit der Bevölkerung in unserer Nachbarschaft den Ausbau nach wie vor befürwortet.

Bereits im vergangenen Jahr haben wir mit der Umsetzung von zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen für besonders lärmbelastete

Haushalte im Umfeld des Flughafens begonnen. Das Programm zum Schutz der Nachtruhe sieht insbesondere umfangreiche Maßnahmen zur Schallisolierung von Fenstern vor und umfasst derzeit rund 17.500 Wohneinheiten.

Ein weiteres Genehmigungsverfahren läuft für den Bau der Lufthansa-Werft für die Wartung des neuen Airbus A380.

Dieses Großraumflugzeug wird unabhängig von der geplanten Kapazitätserweiterung des Bahnsystems zum Einsatz kommen. Es liegen bereits 124 feste Bestellungen für den A380 vor, der vermutlich ausschließlich auf den großen Drehkreuzen zum Einsatz kommen wird.

Unser Hauptkunde Lufthansa hat erfreulicherweise entschieden, ab 2007 seine A380-Flotte von insgesamt 15 Flugzeugen in Frankfurt zu stationieren. Die termingerechte Einsatzbereitschaft von Wartungseinrichtungen für die neue Flugzeuggeneration in Frankfurt ist somit eine Grundbedingung, um als internationaler Hub nicht den Anschluss zu verlieren. Folgerichtig

wurde das Genehmigungsverfahren für den Bau der A380-Werft bereits im Januar 2003 eingeleitet.

Die Planfeststellungsunterlagen haben wir Ende Mai an das Regierungspräsidium Darmstadt als zuständige Anhörungsbehörde übergeben. Die Vollständigkeit der Unterlagen ist bereits festgestellt und die öffentliche Auslegung in den betreffenden Kommunen hat vorgestern begonnen. Im Frühjahr 2004 sollte das Verfahren beendet sein. Damit stellen wir von unserer Seite sicher, dass die Lufthansa rechtzeitig mit dem Bau beginnen kann und die Werft pünktlich zur Inbetriebnahme der ersten Airbus A380 zur Verfügung steht.

Lassen Sie mich, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, zu unserem externen Geschäft kommen.

Ich erwähnte bereits, dass zu unseren Unternehmenszielen auch weiterhin das wertschaffende Wachstum außerhalb Frankfurts gehört. Kern unserer Internationalisierungs-

strategie ist der Export unserer Management- und Dienstleistungskompetenz, die wir im jahrzehntelangen und erfolgreichen Betrieb des internationalen Drehkreuzes in Frankfurt erworben haben.

Hervorheben möchte ich hier den Flughafen Antalya, dessen internationales Terminal wir gemeinsam mit einem türkischen Partner betreiben: Wie schon in den Vorjahren hat er in 2002 ein hohes Passagierwachstum verzeichnet, nämlich um 12 Prozent auf 9,8 Millionen Gäste. Antalya zählte damit erstmals mehr internationale Passagiere als Istanbul.

Gute Nachrichten gibt es ebenso vom Flughafen in Lima, an dem wir einen Anteil von knapp 43 Prozent halten. Sowohl für 2002 als auch im ersten Quartal 2003 entwickelten sich alle Kennzahlen positiv. So stieg 2002 in Lima das EBITDA um 54 Prozent auf 12,8 Millionen Euro.

In Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit streben wir mit der peruanischen Regierung Ergänzungen zum derzeitigen Vertragswerk an.

Neue Perspektiven erwarten wir von der Ende 2002 begründeten Partnerschaft mit der Shanghai Airport Group. Im Rahmen dieser langfristig angelegten Zusammenarbeit ist geplant, unseren chinesischen Partnern das Know-how zum Betrieb eines internationalen Hubs zugänglich zu machen. Fraport erhält im Gegenzug die Möglichkeit, sich frühzeitig auf dem Wachstumsmarkt China zu positionieren und wichtige Erfahrungen vor Ort zu sammeln.

Als erster konkreter Schritt ist im zweiten Halbjahr 2003 die Gründung einer gemeinsamen Consulting-Gesellschaft für Beratungsprojekte in China geplant, an der sich Fraport und die Shanghai Airport Group jeweils mit 50 Prozent beteiligen wollen.

Der Flughafen Frankfurt wird von unserer Kooperation in China profitieren. Wir beabsich-

tigen, unsere Heimatbasis mit Hilfe der Kollegen in Shanghai zum bevorzugten Port of Entry für alle chinesischen Fluggäste zu machen, die Deutschland und Europa bereisen.

Im Rahmen von Pantares, unserer strategischen Allianz mit der Schiphol Group, ist Fraport an einem für Hongkong einzigartigen Logistik-Projekt beteiligt: Seit diesem Frühjahr erbringt die Tradeport Hong Kong Ltd. in einem neuen Logistik-Zentrum am Flughafen Chek Lap Kok maßgeschneiderte Dienstleistungen in der Frachtlogistik.

Des weiteren haben wir vor wenigen Wochen einen Kooperationsvertrag mit der kubanischen Luftfahrtbehörde und einem deutschen Partner abgeschlossen. Ziel ist unsere Mitwirkung am Betrieb und Ausbau kubanischer Airports. Eine Investitionsverpflichtung für Fraport ist mit dem Vertrag nicht verbunden.

Überaus erfreulich gestaltet sich die Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt-Hahn, an

dem Fraport 73 Prozent der Anteile hält. Wir konnten 2001 den irischen Low-Cost-Carrier Ryanair gewinnen und damit das Wachstum an diesem Standort stark beschleunigen. Die Zahl der Passagiere hat sich von 2001 auf 2002 um 228 Prozent auf mehr als 1,4 Millionen erhöht.

Dies ist sicher auch eine Folge des boomenden „No Frills“-Segments, dem Beobachter in wenigen Jahren einen Marktanteil von 20 Prozent in Europa voraussagen. Am Standort Hahn wurde Anfang Juni ein neues Terminal eröffnet, mit dem wir äußerst kostengünstig die Kapazitäten in der Abfertigung auf 5 Millionen Passagiere angehoben haben.

Die Zusammenarbeit unserer Flughafen-Standorte Frankfurt Main und Frankfurt-Hahn wollen wir in den nächsten Jahren weiter intensivieren. Zu diesem Zweck haben die hessische und die rheinland-pfälzische Landesregierung bei der Bundesregierung die Einrichtung eines Flughafen-Systems beantragt. Ziel ist es, beide Standorte im Sinne ihrer individuellen

Stärken weiter zu entwickeln – in Frankfurt internationales Luftverkehrsdrehkreuz, in Frankfurt-Hahn führender Low-Cost-Standort.

Fraport hat strategisch auch in den Bereich Sicherheit investiert, und zwar mit dem von mir bereits erwähnten Erwerb der ICTS Europe B.V. Dieses Unternehmen ist in Europa die Nummer Eins für Sicherheitsdienste im Luftverkehr mit 7.500 Mitarbeitern an 40 Standorten und einem Umsatz von 174,1 Millionen Euro im letzten Geschäftsjahr.

Das Geschäft mit Sicherheitsdienstleistungen boomt; ICTS konnte in den ersten Monaten des laufenden Jahres ein nachhaltiges Wachstum erreichen und wird, wenn sich diese Entwicklung fortsetzt, 2003 einen deutlichen Beitrag zum Konzernergebnis leisten.

Im übrigen genießt das Thema Sicherheit bei Fraport nicht erst seit den Attentaten vom 11. September höchste Priorität. In Frankfurt waren wir das erste europäische Luftverkehrs-

drehkreuz, das die strengen Sicherheitsstandards der amerikanischen FAA erfüllte.

Um dem gestiegenen Sicherheitsbewusstsein unserer Kunden und Passagiere zu begegnen, überprüfen wir entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen am Flughafen Frankfurt seit dem 1. Januar das gesamte aufgegebenen Passagiergepäck.

Mehr als erfreulich gestaltet sich der Ausbau unserer Non-Aviation-Aktivitäten. Die Vermarktung unserer Immobilien, der Betrieb der Parkhäuser und das Retailgeschäft sind nicht nur hoch profitabel, sondern sorgen auch für einen stabilen Cashflow und geringere Abhängigkeit von der Volatilität des Luftverkehrs.

1998 hatten wir noch 10.000 m² Einzelhandelsflächen am Flughafen Frankfurt. Aktuell stehen wir schon bei mehr als 14.000 m² und 2007 werden wir 20.000 m² erreichen. Auch darüber hinaus besteht noch erhebliches Potenzial in der Retailentwicklung, wie Vergleichszahlen aus

London-Heathrow, Amsterdam oder Kopenhagen belegen.

Pro Passagier konnten wir 2002 die Retail-Einnahmen um 12 Prozent steigern.

Neben dem Ausbau des Flughafens Frankfurt repräsentiert die Entwicklung des Retailgeschäfts die zweite große Wachstumssäule am Hauptstandort.

Über die strategische Positionierung hinaus steht die Steigerung unserer Wettbewerbs- und Ertragsfähigkeit im Mittelpunkt der Unternehmensführung. Mit dem Projekt „WM 2005 – Werte schaffen für morgen“ verbessern wir die Voraussetzungen für nachhaltiges und profitables Wachstum und erhöhen die Flexibilität, mit der wir auf Marktveränderungen reagieren.

„WM 2005“ befindet sich seit Februar 2002 in der Hauptphase der Umsetzung mit weit über 100 Einzelmaßnahmen zur Kostensenkung, Prozessoptimierung und Erlössteigerung.

Mit „WM 2005“ strebt Fraport nachhaltige Verbesserungen des Konzern-EBITDA an, ab dem Jahr 2005 in Höhe von jährlich 150 Millionen Euro. Aber schon im Jahr 2002 konnte durch die Realisierung kurzfristig wirksamer Maßnahmen das EBITDA um 11 Millionen Euro verbessert werden. Wir sind damit voll im Plan.

Meine Damen und Herren,
wir haben im Konsens mit unseren Beschäftigten umfassende Maßnahmen ergriffen, die es erlauben, flexibel auf die Verkehrsrückgänge zu reagieren, die wir im Zuge des Irak-Kriegs, von SARS sowie der derzeitigen Konjunkturschwäche in Deutschland spüren.

So überprüfen wir die Notwendigkeit von bereits geplanten Investitionen. Dies umfasst das „Ob“, die Höhe und den Zeitpunkt. Falls erforderlich, können wir in 2003 bis zu 100 Millionen Euro an Investitionen kürzen oder verschieben.

Darüber hinaus hatten wir Mitte März vor dem Hintergrund des bevorstehenden Irakkriegs eine

Betriebsvereinbarung mit dem Betriebsrat geschlossen, die eine flexible und schnelle Anpassung des Personaleinsatzes an die Nachfrageentwicklung ermöglicht. Zu dem dreistufig aufgebauten Maßnahmenpaket zählen beispielsweise die Reduktion von Überstunden und Zeitguthaben, der verminderte Einsatz von Fremdpersonal und Aushilfen sowie insbesondere mehr Flexibilität bei der Arbeitszeitgestaltung.

Dank der flexiblen Anpassung der Personalkapazität können Kosten gespart und qualifizierte Mitarbeiter im Unternehmen gehalten werden. Wir setzen so die Tradition fort, notwendige Veränderungsprozesse gemeinsam mit den Beschäftigten zu gestalten – und wir sind äußerst erfolgreich mit dieser Strategie.

Der Erfolg eines Unternehmens ist das Werk seiner Mitarbeiter. Ausdrücklich danken möchte ich daher unseren kompetenten und motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr Engagement im vergangenen Jahr. Bei Fraport

herrscht kein ideologisches Gegeneinander, sondern ein pragmatisches Miteinander mit dem Blick auf das betrieblich Notwendige. Teamgeist und Leistungsbereitschaft sind bei uns auf einem Niveau, das für ein Unternehmen von der Größenordnung der Fraport AG durchaus nicht selbstverständlich ist. Davon habe ich mich persönlich in meinen Sprechstunden, die allen interessierten Mitarbeitern offen stehen, und auf zahlreichen Mitarbeiterzusammenkünften zu unterschiedlichsten Anlässen überzeugen können.

Überdies zeigt die auch 2002 nach wie vor hohe Inanspruchnahme unseres Mitarbeiter-Beteiligungsprogramms, wie verbunden sich unsere Mitarbeiter aus allen Ebenen und Bereichen des Unternehmens mit ihrem Arbeitgeber fühlen. Inzwischen haben mehr als 60 Prozent der Fraport-Belegschaft Aktien des eigenen Unternehmens erworben.

Meine Damen und Herren,
Frankfurt und die Rhein-Main-Region waren,
sind und bleiben die Grundlage unseres
Erfolges. Wir wollen als eines der bedeutendsten
Unternehmen die Prosperität und Attraktivität der
Region fördern und ihre Bedeutung national und
international steigern.

Deshalb bringt sich Fraport vielfältig in zukunfts-
weisende Aktivitäten am Heimatstandort ein: Im
Rahmen der Wirtschaftsinitiative METROPOLI-
TANA FrankfurtRheinMain leiste ich als Vor-
sitzender einen Beitrag, dass die Wirtschaft der
Rhein-Main-Region zu entscheidenden Themen
mit einer Stimme spricht und im nationalen und
internationalen Kontext mehr Gewicht erhält.

Zu den Highlights des vergangenen Geschäfts-
jahres gehört die einstimmige Verabschiedung
der Corporate-Governance-Grundsätze für
Fraport durch den Aufsichtsrat am 18. Septem-
ber 2002. Ministerpräsident Koch hat den Inhalt
des Fraport-Kodex eben erläutert. Natürlich steht

der Vorstand voll hinter den gemeinsam erarbeiteten Richtlinien.

Mit einer beispielhaften Unternehmensführung wollen wir um das Vertrauen der Kapitalanleger werben und die Anlagebereitschaft in einen der weltweit größten Flughafen-Betreiber fördern.

Wir verstehen Corporate Governance als fortlaufenden Dialog aller am Unternehmensgeschehen beteiligter Personen. Daher wird der Fraport-Kodex regelmäßig überprüft und angepasst.

Aktuell in der Diskussion ist die Nennung der individuellen Vorstandsbezüge bei deutschen Aktiengesellschaften.

Wir weisen bereits die Höhe der fixen und variablen Vergütung sowie die Anzahl der zugeteilten Aktienoptionen für den Gesamtvorstand aus. In der Aufteilung nach einzelnen Personen sehen wir bei Fraport keinen großen Mehrwert. Wir sind fern der Vergütungsniveaus mancher DAX-Unternehmen und bei Fraport gibt

es keine erheblichen Unterschiede innerhalb des Vorstands.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
lassen Sie mich noch kurz auf die durchaus positiven Zahlen des ersten Quartals 2003 eingehen:

Fraport steigerte den Umsatz im Vorjahresvergleich um 7 Prozent auf 429,4 Millionen Euro. Das EBITDA stieg um 11 Prozent auf 110,8 Millionen Euro und das Konzern-Quartalsergebnis sogar um 43 Prozent auf 25,8 Millionen Euro, während die meisten Fluglinien massive Ergebnismrückgänge hinnehmen mussten.

Vor allem der Heimatstandort Frankfurt hat zu dieser Verbesserung beigetragen. Neben der Erhöhung der Entgelte belebt vor allem die zunehmende Nachfrage nach Sicherheitsdienstleistungen das Geschäft.

Mit dem Kriegsbeginn am Persischen Golf hatte die positive Verkehrsentwicklung jedoch ein vorläufiges Ende gefunden. Die konjunkturelle

Schwäche und die Ausbreitung der Lungenkrankheit SARS beeinträchtigten zusätzlich die Nachfrage nach Geschäftsreisen und den Touristikverkehr.

Jüngst berichten die Reiseveranstalter zwar wieder von einer anziehenden Buchungssituation für die Ferienmonate und auch SARS scheint langsam seinen Schrecken zu verlieren. An die Erholung glauben wir aber erst, wenn wir sie in unseren Verkehrs- und Geschäftszahlen sehen.

Vor diesem Hintergrund fällt es heute schwer, eine verlässliche Prognose für das Gesamtjahr abzugeben. Derzeit gehen wir davon aus, die Passagierzahlen des Jahres 2002 nicht ganz zu erreichen. Die Verkehrszahlen für April und Mai weisen in Frankfurt ein Minus von 5,2 bzw. 5,3 Prozent gegenüber dem jeweiligen Vorjahresmonat aus. Dies ist deswegen eine relativ gute Zahl, weil die Rückgänge in den Monaten nach dem Golfkrieg 1991 und nach den Terroranschlägen vom September 2001 sehr viel

höher lagen. Damals hatten wir Passagier-
rückgänge von 25 Prozent im Februar 1991 und
15 Prozent im Oktober 2001 zu verzeichnen.

In der Fracht erwarten wir dieses Jahr ein
deutliches Plus und bei den Bewegungen und
Höchststartgewichten immerhin geringfügige
Steigerungen. Gerade die Zunahme der
Bewegungen zeigt, dass der Ausbau des
Flughafens Frankfurt nicht in Frage gestellt
werden darf.

Wir arbeiten hart daran, EBITDA und Jahres-
überschuss für 2003 auf dem Niveau der um den
Sondereffekt Manila bereinigten Werte für das
Jahr 2002 zu halten – trotz der genannten
schwierigen Rahmenbedingungen. Dies
bedeutet wiederum ein EBITDA von ca. 500
Millionen Euro. Die effizienzsteigernden Maß-
nahmen des „WM 2005“-Projekts sollen dabei
den möglichen Rückgang des Passagier-
aufkommens ausgleichen.

Die langfristigen Prognosen für den Weltluftverkehr deuten unverändert auf ein starkes Wachstum des Verkehrsaufkommens und der Passagierzahlen hin. Trotz gegenwärtig schwieriger weltpolitischer und konjunktureller Rahmenbedingungen sind wir daher für die Zukunft unverändert optimistisch.

Meine sehr geehrten Aktionärinnen und Aktionäre,
soweit mein Überblick über Ihr Unternehmen. Die Rahmenbedingungen mögen schwieriger sein als noch vor zwei Jahren. Aber ich denke, wir haben die Voraussetzungen geschaffen, um auch in diesem Umfeld gut zurecht zu kommen. Wir sind flexibler als früher und wir sind in vielen Bereichen profitabler als früher.

Wir sind fern jeder blinden Euphorie und wir arbeiten hart daran, dass dieses Geschäftsjahr erfolgreich abgeschlossen werden kann. Aber ich denke, dass wir eine Basis geschaffen haben, die Fraport eine außerordentliche Stabilität verleiht. Unser Unternehmen ist heute

hervorragend positioniert, um am langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs überproportional teilzuhaben.

Von dieser Basis aus können wir mit einer gewissen Gelassenheit in die Zukunft blicken. Denn diese Zukunft werden wir erfolgreich gestalten, dafür stehe ich!

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!