

# **Sperrfrist**

**Mittwoch, 01. Juni 2005, 11.00 Uhr**

## **Bericht des Vorstandes zur Hauptversammlung**

**Dr. Wilhelm Bender**

**Vorstandsvorsitzender der  
Fraport AG**

**Frankfurt, 01. Juni 2005**

**(Es gilt das gesprochene Wort)**

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre der Fraport AG,  
meine Damen und Herren,

im Namen des gesamten Vorstands begrüße ich Sie sehr herzlich zur Hauptversammlung der Fraport AG und danke Ihnen für Ihr Kommen.

In den vergangenen, für unsere Branche schwierigen Jahren habe ich jede Gelegenheit genutzt, um zu betonen, dass die Luftfahrt weiter wachsen wird. Das Jahr 2004 hat das bestätigt: Nach drei Jahren der Stagnation ist der Weltluftverkehr wieder auf seinen langfristigen Wachstumspfad zurückgekehrt. Mit einer Zunahme des Passagieraufkommens von konzernweit 9,2 Prozent haben wir sogar einen Teil der Wachstumseinbußen aus den Vorjahren aufholen können.

Wir können Ihnen daher heute mit Stolz die Ergebnisse für das Geschäftsjahr 2004 präsentieren. 2004 war in jeder Beziehung ein Rekordjahr. Ein besonderes Highlight war die erstmalige und gleich deutliche Überschreitung der 50 Millionen-Marke bei der Zahl der Fluggäste in Frankfurt.

Alle Fraport-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter haben im vergangenen Jahr hart und hoch motiviert daran gearbeitet, die einsetzende kraftvolle Erholung des Weltluftverkehrs für uns in hervorragende Ergebnisse umzusetzen. Dafür gilt unserer Mannschaft gleich zum Auftakt ein herzliches Wort des Dankes.

Dass sich diese Anstrengungen gelohnt haben, zeigt nichts eindrucksvoller als die Entwicklung unserer Dividende, die, Ihre Zustimmung vorausgesetzt, gleich in doppelter Hinsicht nach oben zeigt: Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG schlagen Ihnen vor, auf der heutigen Hauptversammlung die Ausschüttung von 75 Cent je Aktie zu beschließen. Gegenüber der Dividendenzahlung im Vorjahr in Höhe von 44 Cent erhöht sich also nicht nur der absolute Ausschüttungsbetrag um über 70 Prozent, sondern auch die Ausschüttungsquote: Sie steigt gegenüber dem vergangenen Jahr von 35 auf knapp 50 Prozent.

Was sind die Ursachen für unseren wirtschaftlichen Erfolg und – wichtiger noch – wie können wir ihn in Ihrem Sinne, meine sehr geehrten Aktionärinnen und Aktionäre, langfristig in die Zukunft fortschreiben?

Die Fraport AG profitiert vom Wachstum des Weltluftverkehrs infolge der fortschreitenden Globalisierung der Wirtschaftsbeziehungen, der Intensivierung der internationalen Arbeitsteilung, der wachsenden Mobilität durch die Osterweiterung der Europäischen Union und der anhaltenden Reiselust gerade auch der Deutschen. Aber erst der besondere Status des Flughafens Frankfurt als eines der größten europäischen Luftverkehrs-Drehkreuze, als Heimatbasis der Lufthansa und mit ihr der Star Alliance, führt zu einem überproportionalen Anteil unseres Konzerns am Wachstum des Weltluftverkehrs: Frankfurt bündelt als einer der auch weltweit bedeutendsten „Mega-Hubs“ interkontinentale und kontinentale Verkehrsströme.

Mit seinem bedarfsorientierten Ausbau gilt es jetzt, langfristig die Leistungsfähigkeit des Flughafens Frankfurt zu sichern und dafür zu sorgen, dass die Fraport AG auch in Zukunft ein ertragsstarkes Unternehmen bleibt. Auch hier sind wir im vergangenen Jahr gut vorangekommen: So wurde Ende November vom Hessischen Wirtschaftsministerium der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der geplanten Werft für den Super-Airbus A380 im Süden unseres Geländes erlassen.

Neben unserem Flaggschiff Flughafen Frankfurt trugen aber auch unsere anderen Konzern-Flughäfen in Antalya, Frankfurt-Hahn, Hannover und Lima viel zu der positiven Entwicklung bei. So erreichten wir auch konzernweit Rekordwerte bei Fluggästen und Fracht.

Als Folge der wachsenden Verkehrszahlen stiegen Umsatz, EBITDA – also das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen – und Konzern-Ergebnis kräftig an und der Jahresüberschuss erreichte ein Niveau wie nie zuvor in der Geschichte unseres Unternehmens.

Die Jobmaschine Flughafen Frankfurt lief 2004 ebenfalls auf Hochtouren: Im Fraport-Konzern sind am Standort Frankfurt im vergangenen Geschäftsjahr 681 neue Arbeitsplätze geschaffen worden. Bezieht man die am Flughafen ansässigen Unternehmen und Institutionen mit ein, waren es noch deutlich mehr – und das in einem Jahr, das in Deutschland und auch in der Region Rhein-Main wiederum von Arbeitsplatzverlusten – etwa bei Opel, den Banken und in der Bauindustrie – geprägt war. Bei den rund 500 verschiedenen

Arbeitgebern auf dem Flughafengelände sind derzeit mehr als 65.000 Menschen beschäftigt. Wir sind und bleiben weiterhin die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands – mit wachsendem Abstand zu anderen Industriestandorten.

Meine sehr geehrten Aktionärinnen und Aktionäre, Ihr Unternehmen, die Fraport AG, ist auf gutem Kurs – das belegen die wichtigsten Kennzahlen und Bilanzdaten für das vergangene Geschäftsjahr eindrucksvoll:

So konnten wir 2004 im Fraport-Konzern einen Umsatzanstieg um fast neun Prozent auf zwei Milliarden Euro realisieren. Diese deutliche Zunahme resultiert vor allem aus den konzernweit kräftig erhöhten Verkehrszahlen und den gestiegenen Flughafenentgelten am Standort Frankfurt. Daneben brachten Mehrerlöse aus Sicherheitsdienstleistungen einen spürbaren Umsatzzuwachs.

Aufgrund unseres straffen Kostenmanagements stieg der Sach- und Personalaufwand mit insgesamt 7,1 Prozent nur unterproportional zum Umsatz. Den Erfolg unserer Maßnahmen zur Kostenbegrenzung zeigt der Ergebnisbeitrag von 45 Millionen Euro, der allein 2004 durch unser Effizienzsteigerungsprogramm WM 2005 erzielt wurde. Insgesamt brachte WM 2005, das für unser Ziel „Werte schaffen für morgen“ steht, seit seinem Anlauf im Jahr 2002 sogar 87 Millionen Euro, das sind rund zehn Prozent mehr als ursprünglich veranschlagt. Unser Ziel von 150 Millionen wollen wir bis 2006 erreichen.

Die kontinuierlichen Maßnahmen zur Steigerung unserer Produktivität führten zu einem im Vergleich zum Umsatz überproportionalen Wachstum des EBITDA, das per 31. Dezember 2004 bei 516,2 Millionen Euro und damit 11,8 Prozent über dem Wert von 2003 lag.

Wiederum überproportional zum EBITDA stieg 2004 das Konzern-Ergebnis – es übertraf mit 136,4 Millionen Euro den Vorjahreswert um 18,4 Prozent. Neben den für das EBITDA relevanten Faktoren hatten hier insbesondere die im Vergleich zum Vorjahr geringeren Abschreibungen einen positiven Effekt.

Auch unsere Verkehrsentwicklung war 2004 sehr erfreulich: Konzernweit begrüßten wir rund 77 Millionen Passagiere und damit 9,2 Prozent mehr als 2003. Mit der Rekordzahl von 51,1 Millionen Fluggästen – 5,7 Prozent mehr als 2003 – hatte der Flughafen Frankfurt auch im vergangenen Jahr den weitaus größten Teil des Passagier Volumens. Besondere Wachstumsraten brachten Interkontinentalverbindungen nach Nordamerika, Nah- und Fernost.

Den prozentual größten Zuwachs gegenüber dem Vorjahr erreichte bei den Passagierzahlen der Airport in Antalya: Mit 12,4 Millionen Fluggästen übertraf er das Ergebnis von 2003 um 27,4 Prozent. Auch Frankfurt-Hahn mit seiner Fokussierung auf den laufend an Bedeutung gewinnenden Low-Cost-Markt erwies sich erneut als wachstumsstark: Hier gelang es, die Zahl der Fluggäste um 13,6 Prozent auf knapp 2,8 Millionen zu erhöhen. Und unser Flughafen in Lima legte im Jahresvergleich um kräftige 11,9 Prozent auf ca. 5 Millio-

nen Passagiere zu. Die Airports Hannover und Saarbrücken konnten ebenfalls Zunahmen verbuchen.

Das kräftige Wachstum des Welthandels brachte auch bei der Luftfracht deutliche Zuwächse: Der Cargo-Umschlag sämtlicher Konzern-Flughäfen summierte sich im Geschäftsjahr 2004 auf mehr als 2,2 Millionen Tonnen und stieg damit gegenüber 2003 um 11,7 Prozent.

Überproportional legte hier ebenfalls der Flughafen Frankfurt zu, der mit der Rekordzahl von 1,75 Millionen Tonnen bei der Luftfracht ein deutlich zweistelliges Plus von 13,1 Prozent erreichte und damit wiederum eine führende Rolle unter den größten Frachtflughäfen der Welt hatte.

Der Fraport-Konzern beschäftigte Ende 2004 26.209 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 16.604 am Flughafen Frankfurt. Konzernweit waren 1.717 Personen mehr als im Vorjahr bei Fraport tätig. Die Zunahme der Belegschaft ist wesentlich auf die Expansion unseres auf Sicherheitsdienstleistungen spezialisierten Tochterunternehmens ICTS Europe zurückzuführen, das sein Geschäft mit großem Erfolg ausbaut und auch in neue Segmente – so etwa im maritimen Bereich bei der Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen – expandieren will.

Unser Engagement für mehr Ausbildungsplätze haben wir auch 2004 fortgesetzt und im Herbst wiederum 110 Auszubildende bei der Fraport AG eingestellt. Damit investieren wir übrigens aktiv in unseren eigenen Nachwuchs und in die Zukunft unseres Unternehmens – ein wirklich lohnendes

Investment, das ich auch anderen Unternehmen ans Herz lege.

Wir haben es geschafft, in unserem Konzern trotz mittlerweile mehr als 26.000 Mitarbeitern einen motivierenden Teamgeist zu schaffen. Dazu kommen unsere ehrgeizigen Zukunftspläne mit so großer Bedeutung für unsere Region und unser Land, die den Mannschaftsgeist und das individuelle Engagement weiter stärken.

Die Fraport AG wird sich auch in Zukunft immer als ein Arbeitgeber verstehen, der seine soziale Verantwortung ernst nimmt. Doch zugleich werden wir in unseren Märkten mit einem zunehmenden Kostendruck konfrontiert, dem wir mit geeigneten Maßnahmen begegnen müssen.

Noch im Juni wollen wir den zum Ende dieses Jahres auslaufenden Bodenverkehrsdienstvertrag mit unserem Hauptkunden Lufthansa neu abschließen. Auch die Lufthansa steht im extrem wettbewerbsintensiven Luftverkehrsmarkt unter erheblichem Kostendruck.

Mit der Lufthansa verbindet uns am Flughafen Frankfurt, ihrem Heimatstandort, eine jahrzehntelange gleichberechtigte und erfolgreiche Systempartnerschaft. Dies gilt in besonderem Maße für die Bodenverkehrsdienste, die die Lufthansa in Frankfurt zur Abfertigung ihrer Flugzeuge einsetzt. Hier haben wir gemeinsam in den vergangenen Jahrzehnten ein System mit Vorbildcharakter für die gesamte Branche aufgebaut. Die hohe Pünktlichkeit, die Lufthansa-Flüge im internationalen Vergleich auszeichnet, ist auch ein



Resultat der hocheffizienten Abfertigung ihrer Maschinen in FRA: Mit ihrem flexiblen und hochprofessionellen Einsatz gelingt es unseren Bodenverkehrsdiensten regelmäßig, importierte Verspätungen durch eine beschleunigte Abfertigung der Flugzeuge zu reduzieren.

Wir sind uns mit unserem Systempartner einig, dass die von uns in Frankfurt gebotene Premium-Abfertigungsqualität auch ein adäquates Preisniveau rechtfertigt. Gleichwohl waren Preiszugeständnisse unumgänglich.

Entsprechend ambitioniert müssen gerade bei den Bodenverkehrsdiensten mittel- bis langfristige Produktivitätszuwächse eingeplant und realisiert werden. Ziel ist auch hier, eine zufriedenstellende Rendite für unsere Anteilseigner erwirtschaften zu können. Diese Linie dient uns und unseren Kunden.

2004 war ein Rekordjahr für die Fraport AG. Aus einer Position der Stärke arbeiten wir jetzt im Konsens mit der Belegschaft daran, unsere Wettbewerbsfähigkeit für die Zukunft zu sichern. Schon Mitte Januar haben wir hierfür das breit angelegte Projekt „Wir machen Fraport fit“ gestartet, das neben der Steigerung der Unternehmenserlöse und der gezielten Reduzierung von Sachkosten vor allem auf die Senkung der Personalkosten abzielt. Wir brauchen dauerhaft wettbewerbsfähige Strukturen.

Das Geschäft von Fraport ist überaus personalintensiv: Mehr als die Hälfte unserer Kosten sind Personalkosten – und die sind am Standort Deutschland nun einmal besonders hoch.

Mit unserem Programm „Wir machen Fraport fit“ wollen wir eine Erhöhung der Flexibilität und Änderungen bei Arbeitszeiten, Tarifstrukturen und betrieblichen Sozialleistungen erreichen. Um gemeinsam Ansatzpunkte für signifikante Einsparungen zu definieren, haben wir in den vergangenen Monaten einen umfassenden Dialog mit den Beschäftigten und der Arbeitnehmervertretung geführt.

Der Vorstand ist in diesen Gesprächen auf viel Verständnis für die Notwendigkeit nachhaltiger Kostensenkungen gestoßen. Zahlreiche Fraport-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter haben sich mit ihren Ideen und Vorschlägen zur Kostenreduktion aktiv eingebracht. Die gesammelten Anregungen werden derzeit auf ihr Kostensenkungspotenzial durchleuchtet. Die Umsetzung der besonders viel versprechenden und sinnvollen Ideen wird sich unmittelbar als nächster Schritt anschließen. Wir sind daher überzeugt, dass es uns gelingen wird, im Dialog mit den Beschäftigten signifikante Kostensenkungen zu realisieren und damit sicherzustellen, dass die Fraport AG sich trotz des wettbewerbsbedingten allgemeinen Preisdrucks weiterhin attraktiv auch für ihre Anteilseigner entwickelt.

Unser übergeordnetes Ziel in dem begonnenen Dialogprozess ist es, wie bisher in der 80jährigen Unternehmensgeschichte keine betriebsbedingten Kündigungen auszusprechen, sondern im Gegenteil auch in den kommenden Jahren immer wieder neue Arbeitsplätze im Fraport-Konzern zu schaffen. Unser Ziel ist es weiterhin, notwendige nachhaltige Personalkostensenkungen auf Basis innovativer

Konzepte und Methoden so umzusetzen, dass für den Einzelnen das Jahreseinkommen erhalten bleibt.

Damit diese Ziele erreicht werden können, ist jetzt eine hohe Bereitschaft zu flexiblen Lösungen das Gebot der Stunde! Darüber haben wir Einigkeit mit dem Betriebsrat erzielt und den „Zukunftsvertrag 2010“ abgeschlossen. In ihm haben wir die Konsolidierung übertariflicher Leistungen vereinbart und gleichzeitig einen ersten wichtigen Schritt zur Flexibilisierung der Arbeitszeit erreicht. Die einzelnen Maßnahmen müssen jetzt umgesetzt werden. Wir rechnen mit deutlich über 50 Millionen Euro Personalkostensparnis.

Meine Damen und Herren, sehr erfreulich entwickelte sich im vergangenen Geschäftsjahr auch der Börsenkurs unserer Aktie. Sie konnte analog zum erfreulichen Geschäftsverlauf von 22,80 auf 31,39 Euro um fast 38 Prozent zulegen und wies damit 2004 eine deutlich bessere Wertentwicklung auf als DAX und MDax.

Ein Grund für das sich im positiven Kursverlauf ausdrückende gestiegene Interesse an der Fraport-Aktie ist die gesteigerte Transparenz unserer Berichterstattung durch die neue Segmentstruktur, mit deren Einführung wir im vergangenen Geschäftsjahr auf die Bedürfnisse der Kapitalmarktteilnehmer eingegangen sind. Mit den analog zu den Strategischen Geschäftsbereichen unseres Konzerns gebildeten Segmenten Aviation, Retail & Properties und Ground Handling bilden wir unser Geschäft am Standort Frankfurt in der Berichterstattung vollständig und nachvoll-

ziehbar ab, das Segment External Activities bündelt unsere Beteiligungen außerhalb des Standorts Frankfurt.

Aber wir sind auch im Rahmen unserer Investor Relations Arbeit intensiv im Dialog mit dem Kapitalmarkt und kommunizieren die Attraktivität und das Potenzial der Fraport-Aktie. So haben wir uns im vergangenen Geschäftsjahr z.B. an 53 Roadshow-Tagen institutionellen Investoren im In- und Ausland präsentiert und dabei bestehende Kontakte intensiviert und neue aufgebaut. Fraport ist mittlerweile bei allen wichtigen deutschen und internationalen Privat- und Investmentbanken „auf dem Radarschirm“ und erfährt intensive und regelmäßige Coverage im Rahmen von Research-Analysen.

Die Marktkapitalisierung der Fraport AG lag zum 31.12.2004 bei 2,84 Milliarden Euro. Signifikant verbessert hat sich neben der Bewertung auch das Handelsvolumen unserer Aktie: Gegenüber 2003 stieg es 2004 börsentäglich um 64 Prozent auf über 100.000 Aktien. Unsere Eigenkapitalquote lag zum 31.12.2004 bei 54 Prozent und markierte einmal mehr einen Spitzenwert unter den DAX- und MDax-notierten Unternehmen. Damit haben wir eine hervorragende Bonität und eine hohe Kreditwürdigkeit erreicht und können die Erweiterung des Flughafens Frankfurt ohne finanzielle Probleme bewältigen.

In den kommenden Jahren werden wir massiv in den Ausbau der Kapazitäten des Flughafens Frankfurt investieren. Damit werden wir uns langfristig die Position als einer der weltweit führenden Hub-Airports sichern. Ich bin daher fest überzeugt,

dass sich der Kurs unserer Aktie auch in Zukunft weiter nach oben entwickeln wird. Und das nicht erst, wenn unsere Investitionen in den Ausbau der Flughafenkapazitäten erste Früchte tragen.

In den nächsten zehn Jahren wird für Deutschland insgesamt ein Wachstum der Passagierzahlen um rund 60 Prozent prognostiziert. Am Flughafen Frankfurt rechnen wir im Jahre 2015 mit über 80 Millionen Passagieren. Diese positive Entwicklung geht allerdings mit einer Verschärfung des Wettbewerbs- und Kostendrucks einher.

Warum brauchen wir Wachstum? Im Luftverkehr spielt nur ein Trio in der europäischen Champions League. Jede Airline-Allianz hat eine Basis: Skyteam/Air France in Paris, Oneworld/British Airways in London und die Star Alliance unter Führung der Lufthansa in Frankfurt. Wenn in Frankfurt kein Wachstum mehr möglich sein sollte, würden wir unweigerlich zurückfallen. Der als Exportweltmeister von globaler Vernetzung abhängige Wirtschaftsstandort Deutschland müsste sich dann mit einer zweit- oder gar drittklassigen Luftverkehrsinfrastruktur begnügen.

Weltweit, so prognostizieren Studien, werden sich langfristig überhaupt nur neun Flughäfen als globale Mega-Hubs, als die bedeutendsten Verkehrsknotenpunkte der Luftfahrt, etablieren. Der Flughafen Frankfurt hat dabei als einziger deutscher Airport die Chance, sich im Wachstumsmarkt Luftverkehr langfristig in dieser Spitzengruppe zu behaupten.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Globalisierung ist ein wettbewerbsfähiger Wirtschaftsstandort Deutschland ohne leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur kaum denkbar. Der bedarfs- und termingerechte Ausbau der Kapazitäten des Flughafens Frankfurt ist daher ein Vorhaben, von dem nicht nur das wirtschaftliche Wohlergehen der Region Rhein-Main, sondern auch die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Luftfahrt-Standortes Deutschland abhängt. Deswegen heißt unsere Devise „Zukunft ausbauen“.

Aber, meine Damen und Herren, neben unumgänglichen Investitionen in die Infrastruktur am Boden, wie wir sie in den kommenden Jahren in Frankfurt planen, müssen auch andere Wege beschritten werden, um das Wachstum des Weltluftverkehrs bewältigen zu können. Einer dieser Wege verbirgt sich hinter dem Begriff „Intermodalität“ und meint die gezielte Verlagerung von Kurz- und Mittelstreckenverkehren aus der Luft auf andere Verkehrsträger, idealerweise die Bahn. Mit unserem Fernbahnhof, der direkten Anschluss an das ICE-Netz der Deutschen Bahn und in einer nächsten Stufe auch zum europäischen Schnellbahnnetz schafft, ist der Flughafen Frankfurt hier bereits in einer Vorreiterrolle und im deutschsprachigen Raum konkurrenzlos günstig positioniert.

Ein weiterer Weg ist die Entwicklung und Nutzung von Fluggerät mit größerer Kapazität. Hier bahnt sich ein Quantensprung an, der dem zivilen Luftverkehr ähnliches Wachstum verschaffen wird, wie die Einführung der Boeing 747, des Jumbo-Jets, zu Beginn der 70er Jahre des zurückliegenden Jahrhunderts. Der neue Super-Airbus A380,

das größte Verkehrsflugzeug aller Zeiten, ist mit über 150 festen Bestellungen und zahlreichen Optionen auf dem besten Wege, ein großer Erfolg zu werden. Er bietet Platz für mehr als 550 Passagiere und stößt mit seinen Abmessungen in Dimensionen vor, die im Luftverkehr bisher unerreicht sind. Im Umkehrschluss ist die Anpassung der Flughafen-Infrastruktur an die Bedürfnisse des neuen Flugzeugtyps eine Grundbedingung, die jeder Hub-Airport rechtzeitig erfüllen muss.

Wir werden auf den Airbus A380, der voraussichtlich noch in diesem Jahr auf seinen Streckenerprobungsflügen und 2006 zum ersten Mal planmäßig am Flughafen Frankfurt erwartet wird, bestens vorbereitet sein. Schon heute könnte das neue Flugzeug, das seinen ersten Test unter den Augen der Weltöffentlichkeit erfolgreich bestanden hat, bei uns landen und abgefertigt werden. Die Lufthansa wird 2007 beginnen, die ersten zwei der neuen Großraumflugzeuge in Dienst zu stellen und plant, ihre zunächst 15 Flugzeuge umfassende A380-Flotte in Frankfurt zu stationieren. Bis zu diesem Zeitpunkt muss trotz aller Verzögerungen durch anhängige Gerichtsverfahren die im Süden des Flughafens geplante Wartungshalle für den A380 betriebsbereit sein.

Bei den Planungen für die Halle haben wir stets größten Wert auf maximalen Konsens mit Flughafen-Nachbarn und kritischen Interessengruppen gelegt. Dazu gehört auch, dass wir uns nach Auswertung von Anregungen, die sich im Rahmen der Erörterungen im Planfeststellungsverfahren ergaben, im Sommer 2004 für eine noch umweltfreundlichere Lösung als ursprünglich geplant entschieden und z. B. auf

ein ursprünglich vorgesehenes Parkhaus für die Werftmitarbeiter verzichtet haben.

Ende November 2004 erließ das Hessische Wirtschaftsministerium den Planfeststellungsbeschluss für die A380-Werft. Gegen diesen Beschluss sind wie erwartet zahlreiche Klagen erhoben und Eilanträge zur Aussetzung der sofortigen Vollziehbarkeit eingereicht worden. Wir erwarten, dass der Sofortvollzug nicht aufgehoben wird, verzichten jedoch gleichwohl auf eine Schaffung von Fakten durch Rodung der Fläche, bis der Verwaltungsgerichtshof Gelegenheit hatte, die Eilanträge zu entscheiden. Dies soll in wenigen Tagen geschehen. Bis dahin beschränken wir uns auf vorbereitende Arbeiten wie die Vermessung, die Suche nach eventuell noch vorhandenen Kampfmitteln aus dem Zweiten Weltkrieg und Probebohrungen zur Analyse der Bodenbeschaffenheit.

Zwar ist der Zeitplan enger geworden, aber wir sind dennoch unverändert davon überzeugt, die Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit der Halle bis zur Inbetriebnahme des ersten A380 durch die Lufthansa im Jahre 2007 gewährleisten zu können.

Der nächste große Schritt in der Umsetzung unserer Zukunftsplanung ist der dringend benötigte Bau der Landebahn Nordwest. Mit ihr werden wir die Kapazität unseres Bahnsystems schrittweise von derzeit stündlich bis zu 82 auf 120 Flugbewegungen anheben.

Im Frühsommer 2004 hat die Hessische Landesregierung die Zeitschiene für die neue Landebahn bekannt gegeben. Seit-



dem gehen wir davon aus, dass der Planfeststellungsbeschluss 2007 ergehen wird. Nach einer voraussichtlichen Bauzeit von ca. zwei Jahren rechnen wir aus heutiger Sicht im Jahr 2009 mit der Fertigstellung der Landebahn Nordwest.

Die Realisierung des neuen Terminals 3 im Süden des Flughafengeländes wird in mehreren Abschnitten erfolgen, nachdem Ende dieses Jahres die Übergabe des Geländes der US-Air-Base an uns abgeschlossen ist. Der gegenwärtige Planungsstand sieht die Fertigstellung des ersten Bauabschnitts bald nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn vor.

Wie verantwortlich wir im Rahmen des Flughafenausbaus mit dem Thema Fluglärm umgehen, zeigt unser freiwilliges Ankaufs- und Ausgleichsprogramm für Wohnimmobilien, das wir unter dem Namen „Fraport Casa“ Anfang dieses Jahres im Detail vorgestellt haben. „Fraport Casa“ gilt für bestimmte Wohngebäude in Flörsheim und Kelsterbach, die nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn besonders niedrig überflogen werden, sowie für bestimmte Wohngebäude in Raunheim, die schon heute besonders niedrig überflogen werden. Voraussetzung für jede Ausgleichszahlung ist, dass sich die Immobilieneigentümer per Eintrag ins Grundbuch verpflichten, vom Flughafenbetrieb ausgehende Einwirkungen zu dulden. In Flörsheim und Kelsterbach können die Eigentümer bestimmter Wohngebäude im Falle des Flughafen-Ausbaus alternativ ihr Haus an die Fraport AG verkaufen.

Das Immobilien-Programm „Fraport Casa“ ist bisher ohne Beispiel in Europa. Entsprechend hoch ist das Interesse der Bürger unserer Region an dem Programm. Via Infofon, Internet, in einem Inforum im Frankfurt Airport Center und mit unserem Infomobil bieten wir verschiedenste Möglichkeiten, sich zur Vorbereitung einer wohlüberlegten Entscheidung intensiv mit dem Programm und seinen Konditionen auseinanderzusetzen.

In den zurückliegenden Monaten haben wir zudem mehrere Gewerbegrundstücke in unmittelbarer Flughafennähe erworben. Auch diese Flächenkäufe sind Bestandteil unserer Bestrebungen, den Flughafen Frankfurt als führenden kontinentaleuropäischen Hub-Airport fit für die Zukunft zu machen. So planen wir, auf dem von Caltex und sanofi aventis übernommenen Mönchhofgelände sowie angrenzenden Grundstücken ein Dienstleistungs- und Güterverteilzentrum zu errichten, um der in der Region steigenden Nachfrage vieler Unternehmen aus der Logistikbranche nach geeigneten Flächen entsprechen zu können. Auf der Grundlage unserer bei der Realisierung der CargoCity Süd gesammelten Erfahrungen werden wir hier erneut ein erfolgreiches Immobilienprojekt entwickeln. Mittelfristig werden auf den neuen Flächen mehrere tausend Arbeitsplätze entstehen.

Meine Damen und Herren, ich bin überzeugt, dass die Fraport AG auch in Zukunft die Rolle einer wichtigen Jobmaschine spielen wird. Laut einer Umfrage des Wirtschaftsmagazins Wirtschaftswoche gehörte unser Unternehmen im vergangenen Jahr zu den Top-Ten der deutschen Arbeits-

platzbeschaffer. Und das ist nur ein Teil unserer Erfolgsstory, denn unser Systempartner Lufthansa belegt in dieser Statistik sogar einen Platz unter den ersten fünf, wobei ein Großteil dieser Arbeitsplätze am Flughafen Frankfurt, der Heimatbasis der Lufthansa, entstanden ist. Insgesamt wurden am Flughafen Frankfurt im Jahr 2004 an jedem Tag vier neue Arbeitsplätze geschaffen, davon 1,5 bei Fraport.

Eine vor kurzem vorgelegte Gemeinschaftsstudie von Hessenagentur und Landesbank erwartet für den Regierungsbezirk Darmstadt, zu dem auch Frankfurt gehört, bis 2020 ein deutliches Bevölkerungswachstum. Hauptgrund für die Ansiedlung von Unternehmen, die Beschäftigungschancen bieten und damit Menschen in unsere Region ziehen, ist der Studie zufolge die Anbindung an den Flughafen. Ein deutlicheres Signal pro Ausbau kann ich mir nicht vorstellen!

Mit dem geplanten Ausbau unserer Kapazitäten in Frankfurt erschließen wir für die Fraport AG und für die Region weitere Potenziale: Gutachten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens belegen, dass am Flughafen, in der Region und weit darüber hinaus rund 100.000 Arbeitsplätze zusätzlich entstehen werden, wenn die geplante neue Landebahn in Betrieb ist. In diesen Zahlen sind Beschäftigungsimpulse, die in den kommenden Jahren von unseren Investitionen in Höhe von rund 3,4 Milliarden Euro auf Bauindustrie und andere, meist mittelständische Unternehmen ausgehen werden, noch nicht enthalten. Diese Summe, meine Damen und Herren, ist ein Arbeitsbeschaffungs- und Konjunkturprogramm für Deutschland, das von einem privaten Investor

gestartet und eine Vitaminspritze für unsere Wirtschaft sein wird.

Unsere Ausbauplanung findet die Zustimmung nahezu aller wichtigen Entscheidungsträger in Deutschland. Dass der Ausbau eine Aufgabe von „nationalem Rang“ ist, diese Auffassung teilen unter anderem die Bundesregierung und der Deutsche Bundestag, der BDI, der Deutsche Industrie- und Handelskammertag und auch der Hessische Landtag, der sich Ende 2004 zum wiederholten Mal mit einer überwältigenden Mehrheit für den Ausbau ausgesprochen hat. Diese breite Unterstützung ist für uns Verpflichtung, weiter mit aller Kraft unser Ausbauprogramm zu verwirklichen!

Meine Damen und Herren, Kern unserer Strategie im Externen Geschäft ist es, das einzigartige Know-how, das wir in den zurückliegenden Jahrzehnten beim Management der internationalen Luftverkehrsdrehscheibe Flughafen Frankfurt gewinnen konnten, auch außerhalb der Fraport-Standorte profitabel zu vermarkten.

Mit dem Gewinn der Ausschreibung für das Management des Flughafens in Kairo ist uns Ende 2004 in diesem Sinne ein großer Erfolg gegen namhafte Konkurrenten gelungen. Der Managementvertrag wird über acht Jahre laufen.

Auch im Wachstumsmarkt Indien stehen wir in einem Bieterwettbewerb um einen Konzessionsvertrag für den Betrieb der internationalen Flughäfen in Delhi oder Mumbai, der im Sommer entschieden werden soll. Im Falle eines Zuschlages ist die Kapitalbeteiligung der Fraport AG begrenzt.

Ungeachtet dessen würde Fraport für das Konsortium die Rolle des Flughafen-Betreibers übernehmen.

Bei unserem Terminalprojekt in der philippinischen Hauptstadt Manila, das wir im Jahresabschluss 2002 voll abschreiben mussten, gab es in den vergangenen Monaten neue Entwicklungen. Die philippinische Regierung hat vor einem Gericht in Manila ein Verfahren zur Enteignung des von uns im Rahmen der Projektgesellschaft Piatco erbauten Terminals 3 eingeleitet und das Terminal aufgrund eines Gerichtsbeschlusses vom gleichen Tag in Besitz genommen. Dieses Vorgehen werten wir als erneuten eklatanten Rechtsbruch. Der philippinische Supreme Court hatte bereits im Januar 2004 erklärt, dass bei einer Enteignung eine angemessene Entschädigung zu leisten ist.

Wir gehen davon aus, dass das eingeleitete Enteignungsverfahren und zumal die Inbesitznahme den Anspruch der Fraport AG auf eine angemessene Entschädigung weiter stärkt. Auch die Bundesregierung ist über den deutschen Botschafter in Manila vorstellig geworden und hat eine zügige Entschädigung der Fraport AG von der philippinischen Regierung angemahnt, die nach dem deutsch-philippinischen Investitionsschutzabkommen zwingend zu leisten ist.

Zuletzt war zu hören, dass die philippinische Regierung die Begebung einer Anleihe plane, um die Kompensationsansprüche von Fraport zu befriedigen, dies wurde aber später wieder dementiert. Die immer wieder in verschiedenem Zusammenhang von der philippinischen Regierung

gemachten Versprechungen klingen zwar gut, doch auch hier gilt, dass Worten erst Taten folgen müssen.

Bis dahin werden wir unseren Anspruch auf Kompensation mit Konsequenz und Nachdruck weiter verfolgen, denn an unserer Rechtsposition können gerüchteweise Andeutungen und angebliche Zugeständnisse nichts ändern! Das von uns in Gang gesetzte Verfahren bei der Weltbank in Washington wird von den Entscheidungen philippinischer Gerichte nicht beeinträchtigt, da hierfür internationales Recht maßgeblich ist. Wir werden es mit ganzer Kraft weiter vorantreiben und sind zuversichtlich, es auch zu gewinnen!

Meine Damen und Herren, wir sind voller Optimismus in das neue Geschäftsjahr gestartet. Der Fraport-Konzern lag auch in den ersten Monaten des Jahres 2005 klar auf Wachstumskurs. So stiegen die Passagierzahlen im ersten Quartal 2005 gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf Konzern-Ebene um 3,3 Prozent. Auch der Flughafen Frankfurt verbuchte erneut ein Passagierwachstum – trotz der Rekordbasis des vergangenen Jahres und trotz des weltweit langen und schneereichen Winters. Im Monat April nutzten beispielsweise rund 4,3 Millionen Passagiere die Drehscheibe FRA, gut 2,5 Prozent mehr als im Vorjahresmonat.

Die Luftfracht hat im ersten Quartal ebenfalls weiter zugelegt. In Frankfurt kletterte das Volumen von Januar bis März dieses Jahres um weitere 7,3 Prozent auf knapp 440.000 Tonnen und glich damit das planmäßige Abschmelzen des Luftpostvolumens mehr als aus. Konzernweit gelang im Cargo-Bereich ein Wachstum von satten 5,7 Prozent.

Dieser erfreuliche Trend bei Passagierzahlen und Cargovolumen hat sich auch im April und im Mai weiter fortgesetzt und zeigt am Flughafen Frankfurt einen stabilen Aufwärtstrend.

Die positive Entwicklung der Verkehrszahlen fand im ersten Quartal 2005 auch im Umsatz ihren Niederschlag, der sich um 7,8 Prozent auf 480,9 Millionen Euro erhöhte. Das EBITDA lag mit 110,2 Millionen Euro fast elf Prozent über Vorjahresniveau und unser Konzern-Ergebnis erhöhte sich von Januar bis März 2005 sogar um 45,3 Prozent auf 27,6 Millionen Euro.

Meine Damen und Herren, 2005 wird ein mit 4,3 Prozent über dem langjährigen Durchschnitt liegendes Wachstum der Weltwirtschaft erwartet. China, Indien sowie Mittel-, Ost- und Südosteuropa werden auch in diesem Jahr eine besonders hohe Wirtschaftsdynamik aufweisen. Das seit geraumer Zeit zu beobachtende starke Wachstum des Welthandels wird sich als Ausdruck von fortschreitender Globalisierung und Vertiefung der internationalen Arbeitsteilung weiter fortsetzen.

Dem Luftverkehr bringt diese Entwicklung starke Wachstumsimpulse, von denen wir mit unseren Konzern-Flughäfen profitieren werden. Vorausgesetzt, dass keine unkalkulierbaren Risiken wie Krieg, Terroranschläge oder Epidemien die Wirtschaftsaktivität dämpfen, erwarten wir weltweit eine Fortsetzung des Wachstumstrends bei Passagierzahlen und Fracht. An unserem wichtigsten Standort, dem Flughafen

Frankfurt, rechnen wir aus heutiger Sicht mit einem Anstieg der Passagierzahlen um etwa 3 Prozent auf ca. 52,5 Millionen.

Daneben erwarten wir 2005 deutliche Impulse aus dem Low-Cost-Markt, in dem wir mit unserem Flughafen Frankfurt-Hahn in Deutschland eine Spitzenposition einnehmen. Konzernweit werden die Passagierzahlen trotz dieser positiven Impulse voraussichtlich insgesamt unter denen des Vorjahres liegen, weil im Frühjahr 2005 ein konkurrierendes Terminal am Flughafen Antalya eröffnet wurde, das zu einem Rückgang der Passagierzahlen in dem von uns mit einem türkischen Partner betriebenen Terminal führt. Derzeit wird lediglich ca. 30 Prozent des Verkehrs durch das von Fraport mitbetriebene erste Terminal abgefertigt. Daher befindet sich Fraport, bzw. die Betreibergesellschaft vor Ort, derzeit in Verhandlungen mit den Behörden, um eine faire Verkehrsverteilung zu erreichen. Eine Verhandlungslösung wird in den nächsten Wochen angestrebt.

Auf Konzern-Ebene erwarten wir 2005 einen Anstieg der Umsatzerlöse um mehr als 3 Prozent. Dazu werden das Wachstum des Verkehrsaufkommens an fast allen Konzern-Flughäfen, die Anhebung der Flughafen-Entgelte am Standort Frankfurt zum 1. Januar 2005 um durchschnittlich 1,75 Prozent sowie Mehrerlöse aus Sicherheitsdienstleistungen beitragen. Dämpfende Einflüsse auf den Umsatz dürften dagegen rückläufige Entgelte aus Militärflügen durch die Verlagerung der US-Airbase nach Ramstein und geringere Erlöse aus unserer Terminalbeteiligung in Antalya ausüben. Darüber hinaus erfordern unsere Investitionen in und an den



Terminals für den A380, weiter steigende Sicherheitsstandards und die umfangreiche Modernisierung unseres Terminals 1 einschließlich der notwendigen Brandschutzertüchtigungen erhebliche finanzielle Anstrengungen.

Insgesamt, meine Damen und Herren, erwarten wir den Konzern-Jahresüberschuss in diesem Jahr auf einem Niveau, das deutlich über dem des Geschäftsjahrs 2004 liegen wird. Begründet ist dieser erfreuliche Ausblick in der hohen Kostensensibilität und -disziplin, die wir in unserem Unternehmen entwickelt haben, und dem dadurch ermöglichten weiterhin unterproportionalen Anstieg der Personal- und Sachkosten.

Unser Projekt „Wir machen Fraport fit“ wird auch in diesem Zusammenhang einen wichtigen Beitrag leisten, weitere Einsparpotenziale bei Personal- und Sachkosten zu identifizieren, ohne von unserer grundsätzlichen Absicht abzurücken, auch in den kommenden Jahren neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Wir beabsichtigen, die Fraport-Aktionäre am Geschäftserfolg des Jahres 2005 wie schon für das Geschäftsjahr 2004 mit einer Ausschüttung von 45 bis 50 Prozent des Konzern-Jahresüberschusses zu beteiligen.

Meine Damen und Herren, gestatten Sie mir abschließend noch einige kurze Erläuterungen zu unserer heutigen Tagesordnung.

Unter Tagesordnungspunkt 8 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung die Schaffung eines neuen genehmigten Kapitals gegen Bareinlage in Höhe von 9,5 Mio. Euro vor. Dieses soll das bisher bestehende genehmigte Kapital in etwa gleicher Höhe ersetzen und wie jenes vorrangig zur Ausgabe neuer Aktien an Mitarbeiter dienen. Sofern neue Aktien an Mitarbeiter ausgegeben werden, kann der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der übrigen Aktionäre ausschließen.

Unter Punkt 9 bitten wir Sie um Beschlussfassung über die Ermächtigung zur Gewährung von Bezugsrechten an Führungskräfte im Rahmen des Fraport Management Stock Option Plans 2005.

Fraport beabsichtigt, einen neuen und anspruchsvolleren Stock Option Plan für das Management einzuführen, der den bisherigen Management Stock Option Plan 2001 ab diesem Jahr ablösen soll.

Damit wollen wir die durch den „Deutschen Corporate Governance Kodex“ ausgesprochenen Empfehlungen bezüglich der langfristigen Anreizwirkung und der anspruchsvollen, relevanten Vergleichsparameter erfüllen.

Auch werden wir die Empfehlung des „Deutschen Corporate Governance Kodex“ umsetzen, eine generelle Begrenzungsmöglichkeit – einen so genannten Cap – bei außerordentlichen, nicht vorhergesehenen Entwicklungen einzuführen.

Wir möchten mit dem Management Stock Option Plan 2005 die Interessen der Aktionäre und des Managements in noch stärkerem Maße als bisher in Übereinstimmung bringen. Dazu haben wir unseren Aktienoptionsplan langfristiger angelegt, das heißt, die Wartezeit von der Ausgabe der Optionen bis zur ersten möglichen Ausübung von zwei auf drei Jahre verlängert. Außerdem haben wir als Bedingung zur Teilnahme am Management Stock Option Plan 2005 vorgesehen, dass die Teilnehmer je Tranche ein bestimmtes Eigeninvestment in Fraport-Aktien vornehmen müssen.

Als Voraussetzung für eine Ausübung ist im neuen Plan zum einen eine absolute Kurssteigerung der Fraport Aktie von 20 statt bisher 15 Prozent vorgesehen.

Darüber hinaus sieht der neue Plan auch eine relative Hürde vor. Fraport wird hierbei an einem Vergleichs-Basket gemessen, der die allgemeine Kapitalmarktentwicklung, die Entwicklung der Luftfahrtbranche und die ausgewählter Flughafenaktien reflektiert.

Der Basket setzt sich zusammen aus dem HDAX, der aus dem DAX100 hervorgegangen ist und den deutschen Kapitalmarkt widerspiegelt, sowie aus dem Kurs der Lufthansa-Aktie und dem Kurs unserer börsennotierten Wettbewerber BAA, Kopenhagen und Wien.

Eine Outperformance von Fraport gegenüber diesem definierten Vergleichsbasket führt bei Ausübung der Optionen dazu, dass die Teilnehmer am Optionsprogramm die Fraport-Aktie günstiger beziehen können. Fällt die

Fraport-Aktie in der Entwicklung gegenüber ihrem Vergleichsbasket zurück, müssen die Führungskräfte bei Optionsausübung einen höheren Betrag je Aktie zahlen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der neue Management Stock Option Plan deutlich anspruchsvoller ausgestaltet ist als der bisherige Plan. Dies bedeutet einen zusätzlichen Motivationsanreiz für Ihr Fraport-Management. Ich bitte Sie deshalb, dem vorgelegten Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Unter Tagesordnungspunkt 7 schließlich wird eine Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien vorgeschlagen. Diese Ermächtigung dient vorrangig dazu, den neuen Management Stock Option Plan nicht nur durch neue Aktien aus dem bedingten Kapital, sondern auch durch bereits bestehende eigene Aktien bedienen zu können.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten verweise ich auf die hierzu erstatteten schriftlichen Berichte, die Sie mit den Hauptversammlungsunterlagen erhalten haben.

Meine sehr geehrten Aktionärinnen und Aktionäre, Ihr Unternehmen, die Fraport AG, ist auch 2005 auf Erfolgskurs: Unsere Bilanz ist überaus solide und unser operatives Geschäft nachhaltig profitabel. Aus dieser Position der Stärke steigern wir kontinuierlich unsere Effizienz und begegnen mit der notwendigen Bereitschaft zu Flexibilität dem wachsenden Kostendruck im Luftverkehrsmarkt. Unsere ganze Kraft gilt dem planmäßigen Ausbau der Kapazitäten am Flughafen Frankfurt.

Denn mit dem Ausbau schaffen wir eine Win-Win-Situation für Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre, für unsere Kunden, unsere Mitarbeiter, für die Wirtschaft und nicht zuletzt für die Bewohner unserer Heimatregion Rhein-Main: Wir sichern einer der führenden Luftverkehrsdrehscheiben in Europa eine chancenreiche Zukunft, geben dem Luftverkehr in Deutschland den Raum, den er braucht, um Wachstum zu ermöglichen, setzen so deutliche Beschäftigungsimpulse und schaffen nachhaltigen Wert für unsere Anteilseigner!

Ich danke herzlich für Ihre Aufmerksamkeit!