

Sperrfrist

Mittwoch, 28. Mai 2008, 11:00 Uhr

Bericht des Vorstandes zur Hauptversammlung

Dr. Wilhelm Bender

**Vorstandsvorsitzender der
Fraport AG**

Frankfurt, 28. Mai 2008

(Es gilt das gesprochene Wort.)

Sehr verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich begrüße Sie – auch im Namen meiner Vorstandskollegen – herzlich zur Hauptversammlung der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2007.

Ein sehr erfolgreiches Jahr, weil uns 2007 trotz der erheblichen Kapazitätsengpässe hier am Flughafen Frankfurt ein deutliches Wachstum der Passagierzahlen und der Luftfrachttonnage gelungen ist. Aber auch bei unseren Beteiligungen und Engagements außerhalb Frankfurts konnten wir vielfach bedeutende Fortschritte und erhebliches Verkehrs- und Umsatzwachstum realisieren. Unser Externes Geschäft hat sich als leistungsstarker und ertragbringender Faktor in unserem Geschäftsportfolio nachhaltig etabliert. Und wir werden hierbei noch besser werden, davon bin ich überzeugt!

Erfolgreich war 2007 aber vor allem auch wegen des großen Schritts, den wir im vergangenen Jahr hin zur Realisierung unseres wichtigsten Zukunftsprojekts getan haben: dem Ausbau des Flughafens Frankfurt.

Wie Sie alle wissen, hat im zurückliegenden Dezember der hessische Wirtschaftsminister den Planfeststellungsbeschluss zur Erweiterung des Frankfurter Flughafens unterzeichnet. Damit ist der Weg in eine weiterhin erfolgreiche Zukunft grundsätzlich frei. Den ausstehenden Entscheidungen der Gerichte zu den Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss sehen wir mit Zuversicht entgegen.

Der Flughafen Frankfurt wird durch die geplante Erweiterung seiner Kapazitäten auch langfristig in der ersten Liga der internationalen Luftverkehrsdrehscheiben mitspielen. Die prognostizierten positiven Wirkungen auf Wirtschaft und Beschäftigung werden sich also zum Wohle der Region Rhein-Main, des Landes Hessen und der Bundesrepublik Deutschland entfalten können. Und nicht zuletzt zum Wohle der Aktionärinnen und Aktionäre dieses Unternehmens.

Im laufenden Geschäftsjahr ist der erfolgreiche Abschluss der Verhandlungen mit der Deutsche Beteiligungs AG über den Verkauf unserer Tochtergesellschaft ICTS Europe eine erste wichtige Nachricht gewesen. Wir haben immer erklärt, dass Beteiligungen, die nicht zu unserem Kerngeschäft gehören, auch wieder zum Verkauf stehen, wenn es die Marktlage sinnvoll macht und es Kaufinteressenten gibt. Insofern war der Verkauf dieses erfolgreichen größten Anbieters von Sicherheitsdienstleistungen in Europa nur konsequent.

Besonders erfreulich war für uns alle die Zusage der Bundesregierung auf Leistungen in Höhe von 41,9 Millionen Euro aufgrund einer Bundesgarantie für Kapitalanlagen im Ausland, die wir für unsere Eigenkapitalbeteiligung im Rahmen unseres Terminalprojekts in der philippinischen Hauptstadt Manila zum Schutz vor politischen Risiken abgeschlossen hatten. Der zugesagte Betrag kann sich bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen noch um weitere 3,9 Millionen Euro erhöhen und steht unter dem selbstverständlichen Vorbehalt der Rückzahlung an den Bund insbeson-

dere dann, wenn wir doch noch von den Philippinen die Entschädigung bekommen.

Entsprechend den allgemeinen Bedingungen solcher Bundesgarantien wird die Auszahlung des Entschädigungsbetrages voraussichtlich drei Monate nach der uns im April zugegangenen Schadensberechnung erfolgen; die Auswirkungen dieser Zahlung auf das Geschäftsergebnis werden derzeit noch geprüft.

Damit haben wir inzwischen fast 70 Millionen Euro aus unserem Manila-Projekt zurückerhalten. Wir haben immer betont, das Projekt von Anfang an nach geltendem Recht und Gesetz betrieben zu haben. Auch der Bund hat keinen Grund für eine anderweitige Bewertung feststellen können und uns deshalb die von uns beantragte Entschädigung größtenteils bewilligt. Eine deutlichere und unmissverständlichere Stützung unserer Rechtsauffassung kann ich mir nicht vorstellen. Dies kann aber nur der erste Schritt sein. Wir werden die Enteignung auch weiterhin nicht akzeptieren und auf gerichtlichem Wege um die volle Entschädigung kämpfen.

Sehr verehrte Aktionärinnen und Aktionäre,
im Geschäftsjahr 2007 haben wir erneut ein deutliches Umsatzwachstum im Fraport-Konzern realisiert: Die Erlöse lagen bei 2,329 Milliarden Euro und damit 8,6 Prozent über dem Vorjahr. Höhere Umsätze steuerten am Flughafen Frankfurt vor allem die Bereiche Retail und Parkierung bei. Daneben gab es teils deutliche Umsatzimpulse aus unserem Externen Geschäft.

Das EBITDA erreichte mit 580,5 Millionen Euro bzw. plus 0,4 Prozent einen Wert sogar knapp über dem Niveau des Vorjahres und damit eine neue Rekordmarke. Eine überaus erfreuliche Entwicklung, wenn man bedenkt, dass im Vorjahres-EBITDA in Höhe von 578,4 Millionen Euro einmalige positive Sondereffekte im Wesentlichen durch die Auflösung von Rückstellungen und die Veräußerung von Beteiligungen zu Buche schlugen. Diese und weitere Einmaleffekte in unserem Jahresabschluss 2006 waren dann schließlich auch der Grund dafür, dass unser Konzernergebnis 2007 mit 213,7 Millionen Euro etwas unter dem Rekordniveau des Vorjahres lag.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen Ihnen heute vor, für das Geschäftsjahr 2007 erneut eine Dividende in Höhe von 1,15 Euro auszuschütten. Trotz der Sondereffekte im Vorjahr halten wir damit für 2007 am absoluten Betrag der Dividende fest; dies steht für Kontinuität auf hohem Niveau.

Lassen Sie mich bei dieser Gelegenheit – sicher auch im Namen von Ihnen allen – unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern danken für ihr Engagement, mit dem sie sich im vergangenen Jahr wieder für den großartigen Unternehmenserfolg eingesetzt haben.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, das Verkehrsaufkommen an den Flughäfen des Fraport-Konzerns hat sich im vergangenen Jahr überaus positiv entwickelt. Einerseits war dies natürlich eine direkte Folge der in 2007 noch weltweit boomenden Konjunktur. Andererseits profitierte darüber

hinaus die Luftfahrtbranche als eine Schlüsselindustrie der Globalisierung erneut von einer langfristigen Dynamik, die im Vergleich mit anderen Wirtschaftszweigen weit überproportionale Wachstumsraten möglich macht.

Mit der Rekordzahl von mehr als 54 Millionen Passagieren legte selbst unser durch seine Kapazitätsengpässe eingeschränktes Konzern-Flaggschiff, der Flughafen Frankfurt, gegenüber dem Vorjahr um 2,6 Prozent zu. Daneben wurde hier auch bei der Luftfracht ein neues Rekordniveau erreicht: ihr Volumen wuchs um 1,9 Prozent auf fast 2,2 Millionen Tonnen.

Der Blick auf die Entwicklung einiger unserer Konzernflughäfen zeigt, welche Wachstumsraten 2007 dort möglich waren, wo ausreichende Kapazitäten zur Verfügung standen: Frankfurt-Hahn legte um 8,4 Prozent zu, unser Flughafen im peruanischen Lima sogar um 24,3 Prozent und in den Fraport-Terminals im türkischen Antalya realisierten wir ein Plus von 12,7 Prozent. Die Gesamtpassagierzahl in Frankfurt und an unseren Mehrheitsbeteiligungen wuchs um 5,5 Prozent auf über 75,6 Millionen Passagiere und der Cargo-Umschlag entwickelte sich auf Konzernebene ebenfalls deutlich positiv – und zwar um 2,9 Prozent auf über 2,5 Millionen Tonnen.

Bezieht man alle von Fraport betriebenen Flughäfen ein, also auch die mit Minderheitsbeteiligung oder Managementvertrag, so haben wir 2007 fast 120 Millionen Passagiere bedient. Im laufenden Jahr werden es durch die Zurechnung unserer Beteiligung im chinesischen Xi'an sowie von Riad

und Jeddah in Saudi Arabien, wo wir in diesen Tagen einen Managementvertrag abschließen wollen, sogar weit über 160 Millionen Fluggäste sein.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich habe es ja bereits angedeutet: Unser zu eng gewordener „Anzug“ am Flughafen Frankfurt bremst unser Wachstum schmerzlich. Dass uns 2007 überhaupt noch ein deutlicher Zuwachs gelang, lag an einer signifikant besseren Auslastung der hier startenden und landenden Maschinen, an strukturellen Angebotsverbesserungen sowie auch am Wetter, das uns im vergangenen Jahr vor extremen Witterungseinflüssen verschont hat.

Doch selbst wenn dies alles dauerhaft so bliebe, hätten wir damit noch keine Garantie für unseren langfristigen Verbleib in der Spitzengruppe der weltweit führenden Airports. Denn rund um den Globus investieren Staaten und Betreiber-gesellschaften in den Neu- oder Ausbau von mindestens 500 Flughäfen, von denen einige als globale Hub-Airports etabliert werden sollen.

Zwischen den Weltregionen ist ein Verteilungskampf um Luftverkehrsvolumina ausgebrochen, der mit ungleichen Mitteln ausgetragen wird. Während wir in Deutschland beispielsweise Vorlaufzeiten von mehr als zehn Jahren einkalkulieren müssen, bevor eine Großinvestition in Infrastruktur begonnen werden darf, haben andere Länder in diesem Zeitraum bereits einen neuen Flughafen gebaut und seit fünf Jahren in Betrieb.

Am Persischen Golf etwa wächst in atemberaubender Geschwindigkeit ein Flughafen in Dubai heran mit dem Ziel, sich fest und dauerhaft unter den zehn größten Airports der Welt zu etablieren. Das soll auch durch die Umlenkung von Verkehrsströmen erreicht werden, die bisher über europäische und deutsche Hub-Flughäfen abgewickelt werden.

Ein signifikanter Marktanteilsverlust für die deutsche Luftverkehrswirtschaft durch die wachsende Konkurrenz in Dubai, aber auch durch zahlreiche weitere neue Standorte, wird nur zu verhindern sein, wenn auch wir in Deutschland die Flughafenkapazitäten zügig auf die in den kommenden 15 Jahren zu erwartende Verdopplung des weltweiten Luftverkehrsaufkommens vorbereiten. Sonst besteht die Gefahr, dass andere Luftverkehrsstandorte auf unsere Kosten wachsen und Deutschland, das als führende Exportnation auf eine Einbindung in die globalen Verkehrsströme wirtschaftlich dringend angewiesen ist, im wahrsten Sinne des Wortes abgehängt wird.

Vor allem Airlines aus Asien drängen auf den europäischen Markt und fragen Start- und Landekapazitäten in Frankfurt nach. Wenn wir auf diese Anfragen nicht mit einem wettbewerbsfähigen Angebot reagieren können, sondern immer mehr Slot-Anfragen zurückweisen müssen, dann laufen wir Gefahr, dass potenzielle Frankfurter Kunden nach Alternativen Ausschau halten und dauerhaft einen anderen Hub-Airport als Basis in Europa wählen.

Für den Flughafen Frankfurt bedeutet dies, dass es nun wirklich höchste Zeit für den bedarfsgerechten Ausbau

unserer Kapazitäten ist! Mit der Unterschrift des Hessischen Staatsministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung unter den Planfeststellungsbeschluss zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt vor einem halben Jahr haben wir den entscheidenden Meilenstein für eine nunmehr zeitnahe Realisierung unserer Ausbauplanung geschafft.

Diese wird auch durch die notwendigen Investitionsvolumina nicht in Frage gestellt, die gegenüber der Ihnen bekannten Planung nicht gestiegen sind:

Für die Erweiterung unserer Kapazitäten, also für die neue Landebahn samt zugehöriger Infrastruktur sowie für das nach Inbetriebnahme dieser Bahn geplante Terminal 3 veranschlagen wir bis 2015 unverändert rund vier Milliarden Euro. Darin sind auch die Kosten für das Ticona-Gelände und die Werksverlagerung enthalten.

Weitere rund drei Milliarden Euro kosten Modernisierungen und Optimierungen im Bestand des Frankfurter Flughafens. Dazu gehören neben der Renovierung unserer bestehenden Terminalanlagen sowie den dabei fälligen Brandschutzmaßnahmen und anderen Umbauten auch die umfangreiche Ertüchtigung unserer Gebäude und Vorfelder für die A380, die ab dem kommenden Jahr hier starten und landen soll.

Darüber hinausgehende Finanzierungsbudgets für Projekte anderer Investoren, wie z. B. Gateway Gardens oder das Airrail Center, an dem wir nur eine Minderheitsbeteiligung halten, schlagen selbstverständlich hier nicht zu Buche.

Natürlich erfordern die insgesamt rund sieben Milliarden Euro, mit denen wir in den kommenden sieben Jahren den Frankfurter Flughafen wettbewerbsfähig halten und zukunftsfähig machen wollen, erhebliche Anstrengungen. Aber dieses Gesamtbudget ist finanzierbar – und es ist zwingend, denn wenn wir es nicht jetzt stemmen, läuft uns die Zukunft davon und wir fallen dauerhaft aus der Königsklasse weltweit vernetzter Luftverkehrsdrehkreuze heraus.

Seit mehr als zehn Jahren arbeiten wir hart dafür, dass der Ausbau kommen kann. Wir blicken jetzt sehr optimistisch nach vorne. Der genehmigte Ausbau erlaubt es uns, dringend benötigte Kapazitäten zu schaffen und damit die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Frankfurt in einem sich verschärfenden Wettbewerbsumfeld langfristig zu sichern. Aus diesem Grund war der 18. Dezember 2007 mit der Unterzeichnung des Planfeststellungsbeschlusses auch ein guter Tag für die Region Rhein-Main, deren Prosperität seit jeher auf das Engste mit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur verknüpft ist.

Die Landtagswahl in Hessen Ende Januar hat zumindest eines deutlich gezeigt: dass nämlich eine breite Mehrheit der Bevölkerung die Flughafenerweiterung will. Denn die drei Parteien, die den Ausbau seit langem unterstützen, haben bei der Wahl mit zusammen über 80 Prozent der Stimmen eine überragende Mehrheit erlangt. Nachdem uns die förmliche Genehmigung zum Bau bereits Anfang Januar von der Planfeststellungsbehörde ausgehändigt worden ist, stehen weitere Entscheidungen der Politik hierzu nicht mehr an.

Für die Wirtschaft sowohl in unserer Region als auch in Hessen und bundesweit wirkt der Ausbau mit seinem Budget in Höhe von rund vier Milliarden Euro bis 2015 als riesiges privatwirtschaftliches Investitionsprogramm. Namhafte Gutachter erwarten, dass mit der Erweiterung der Jobmotor Flughafen Frankfurt zusätzlichen Schub erhält, und dass 100.000 neue Arbeitsplätze am Flughafen, in der Region und weit darüber hinaus durch direkte, indirekte, induzierte und katalytische Wirkungen entstehen werden. Wohlgemerkt zusätzlich zu den rund 70.000 Beschäftigungsverhältnissen, die es bereits heute am Frankfurter Flughafen bei fast 500 verschiedenen Firmen und Behörden gibt und den mindestens 150.000 Arbeitsplätzen außerhalb, die nur wegen des Flughafens entstanden sind.

Auch wenn im Planfeststellungsbeschluss die rechtliche Grundlage für einen sofortigen Baubeginn enthalten ist, werden wir aus Respekt vor dem Gericht und in der Selbstverpflichtung, das Thema Ausbau konstruktiv und als gute Nachbarn partnerschaftlich anzugehen, keine unumkehrbaren Tatsachen schaffen, sondern zunächst entsprechende Äußerungen des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes abwarten.

Wenn – vermutlich Anfang 2009 – erste rechtliche Klarheit geschaffen ist, werden wir allerdings keine Zeit mehr verlieren und mit den umfangreichen Baumaßnahmen für die neue Landebahn nordwestlich des bisherigen Flughafen-geländes beginnen. Die Bahn soll spätestens mit dem Winterflugplan 2011 in Betrieb gehen. Dieser Zeitplan ist

ambitioniert aber realistisch, und wir werden alles Notwendige tun, um unsere Planung einzuhalten.

Meine Damen und Herren, Sie werden sich wahrscheinlich fragen, wie wir es in den kommenden Jahren bis zum Winterflugplan 2011 mit den bestehenden Kapazitäten hier in Frankfurt vermeiden können, im Wettbewerb der globalen „Mega-Hubs“ zurückzufallen. Vier Strategien für eine effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur stehen dabei im Vordergrund:

Erstens erwarten wir, dass sich der schon 2007 wirksame Trend zu einer steigenden Auslastung der Passagiermaschinen, die in Frankfurt starten oder landen, weiter fortsetzt. Zweitens hoffen wir darauf, dass sich der Flottenmix der hier eingesetzten Flugzeuge weiter in Richtung auf einen verstärkten Einsatz von Großraumfluggerät entwickelt. Wir freuen uns in diesem Zusammenhang, dass unser Airport schon bald planmäßig von Großraumflugzeugen der Typen Airbus A380 und vermutlich ab 2010 auch von Boeing 747-800 angeflogen wird. Drittens wird die von uns seit Jahren geförderte Intermodalität, also die Verknüpfung namentlich des Luft- und Schienenverkehrs, wie bei der Verlagerung der Zu- und Abbringerverkehre auf der Köln/Bonn-Route im Herbst 2007 weiter Früchte tragen. Und viertens schließlich setzen wir am Flughafen Frankfurt auf eine weiter steigende Attraktivität der in den Tagesrandzeiten verbliebenen freien Slots bei den Fluggesellschaften und hoffen, auch damit vorhandene minimale Kapazitätsreserven des bestehenden Systems zu heben.

Wir freuen uns, eine Marktstellung erreicht zu haben, um die uns andere beneiden: Rund 70 Prozent der Interkontinentalflüge aus bzw. nach Deutschland starten und landen in Frankfurt. Der weiter wachsende Anteil großer Maschinen beträgt bei uns bereits über 25 Prozent. In München – dem zweitgrößten deutschen Flughafen – liegt der sogenannte Widebody-Anteil übrigens unter sechs Prozent.

Meine Damen und Herren, der vom hessischen Wirtschaftsminister genehmigte Ausbau des Flughafens Frankfurt ist ein wichtiger Bestandteil und zugleich auch eine notwendige Bedingung für die Realisierung einer weiteren Chance, den Flughafen zum Kern einer Airport City Frankfurt zu entwickeln. In einer Zeit, in der wirtschaftliche Kooperation über Ländergrenzen und Kontinente hinweg immer mehr Bedeutung gewinnt, fungieren internationale Luftverkehrsdrehkreuze als Tore zur Welt und bringen entscheidende Impulse für wirtschaftliches Wachstum.

Im Umfeld der international bedeutendsten Luftverkehrsdrehscheiben, zu deren Spitzengruppe Frankfurt gehört, wird mit stark zunehmender Flächennachfrage gerechnet. Global agierende Großkonzerne und Dienstleister mit internationaler Kundschaft werden sich verstärkt an den Dreh- und Angelpunkten globaler Mobilität ansiedeln und von hier aus ihr Geschäft betreiben. Frankfurt bietet unter dem Stichwort Intermodalität gleichzeitig eine umfassende Anbindung an den internationalen Luftverkehr und – dank Regional- und ICE-Bahnhof sowie direktem Autobahnzugang zur A3 und A5 – eine hervorragende Verknüpfung mit Bahnsystem und Straße. Globale Verkehrsströme werden hier auf engstem

Raum mit europäischen und innerdeutschen Verkehren verbunden. Marktbeobachter erwarten, dass sich durch das überragende Mobilitätsangebot an Flughäfen künftig neue zentrale Anziehungspunkte für Unternehmensansiedlungen entwickeln.

Rund um den Frankfurter Flughafen sind die Flächen knapp. Deshalb haben wir besonderes Augenmerk darauf geworfen, die Flächenentwicklung am Flughafen nicht nur unter betrieblichen, sondern auch unter ökonomischen Gesichtspunkten voranzutreiben. Wir entwickeln gemeinsam mit öffentlichen und privaten Partnern einige der spannendsten Immobilien in Rhein-Main. Darunter fallen das Mönchhofgelände, Gateway Gardens und das Airrail Center.

Die in letzter Zeit zu hörende Kritik an dieser Entwicklung vor allem durch den Einzelhandel im Flughafenumland erscheint mir nicht gerechtfertigt. Die Airport City Frankfurt wird nicht etwa Kaufkraft aus den Nachbargemeinden oder gar aus der Frankfurter City abziehen und dortige Käufer zum Flughafen locken. Vielmehr wird sie Fluggästen, ihren Begleitern und Abholern und auch den Beschäftigten ein zusätzliches Einkaufs- und Entertainment-Angebot machen.

Der Flughafen will und wird nicht mit dem lokalen Einzelhandel konkurrieren – und erst recht nicht mit den Einkaufszentren im Rhein-Main-Gebiet. Wir wollen aber unsere Chancen rund um den Flugbetrieb und rund um den Passagier auch weiterhin und womöglich noch stärker als bisher nutzen.

Die Retail-Erlöse pro Passagier, die schon in den vergangenen Jahren durch Neueröffnungen bei Gastronomie und Finanzdienstleistungen sowie durch gezielte Verkaufsförderungsmaßnahmen in den neu gestalteten Shoppingbereichen der Terminals stark zugenommen hatten, konnten wir auch 2007 wieder steigern: nach 2,56 Euro pro Passagier in 2006 erlösten wir im vergangenen Jahr 2,69 Euro pro Passagier, ein Plus von immerhin fünf Prozent.

Im Übrigen wird die Airport City Frankfurt aber vor allem durch ihr vielfältiges Immobilienangebot geprägt. Einen Schwerpunkt bildet das Areal „Gateway Gardens“ im Nordosten des Flughafengeländes. In einer Public Private Partnership der Stadt Frankfurt, der Fraport AG und weiterer Unternehmen entstehen auf dem Areal, auf dem bis vor wenigen Jahren amerikanische Soldatenfamilien lebten, vor allem Bürogebäude und Hotelflächen in moderner, urbaner Architektur.

Und auf dem rund 100 Hektar großen Mönchhofgelände zwischen Kelsterbach und Raunheim, das wir im Jahr 2004 erworben haben, bieten wir vor allem Unternehmen aus der Logistik-Branche attraktive Flächen in unmittelbarer Flughafennähe mit Anbindung an die A3 und das Bahnnetz. Nachdem bereits einige Unternehmen dort Grundstücke erworben und sich angesiedelt haben, wurde kürzlich für den „Logicpark Frankfurt Airport“ der Grundstein gelegt. Und schon jetzt sind 75 Prozent dieser rund 18.000 Quadratmeter Hallen-, Büro- und Servicefläche vermietet. Im Oktober soll der Logicpark eröffnet werden.

Sicher haben Sie in der Presse verfolgt, dass die Airrail GmbH, an der Fraport mit knapp 20 Prozent beteiligt ist, dem Bauunternehmen Alpine den Vertrag für die Rohbauarbeiten gekündigt hat. Das nun mit der Fortführung der Arbeiten beauftragte Unternehmen Züblin hat bereits die Arbeiten aufgenommen, sodass der ambitionierte Zeitplan eingehalten werden kann. Also ist auch hier weiterhin eine positive Entwicklung zu erwarten.

Meine Damen und Herren, neben der Entwicklung unseres Heimatstandortes Flughafen Frankfurt zur Airport City sind wir aber auch in der Erschließung neuer Geschäftsmöglichkeiten im Rahmen unseres Externen Geschäfts erfolgreich.

Am Flughafen der peruanischen Hauptstadt Lima konnten wir im Sommer 2007 unsere Beteiligung von bisher 42,75 Prozent der Anteile an der Betreibergesellschaft auf 100 Prozent erweitern. Hiervon wollen wir knapp 30 Prozent an einen peruanischen Investor und den Investitionsfonds der Weltbank veräußern. Wir planen indes, an Perus wachstumsstarkem und profitablen Tor zur Welt langfristig eine Mehrheit von 70 Prozent aller Anteile zu halten.

Ein weiteres Highlight in unserem Externen Geschäft war 2007 die Ausweitung unserer Aktivitäten am Flughafen im türkischen Antalya – dem wichtigsten Zugang zur hochattraktiven Ferienregion an der türkischen Riviera. Hier erhielt ein von Fraport geführtes Konsortium den Zuschlag für den Betrieb des schon bisher von uns gemanagten internationalen Terminals 1 sowie des Domestic Terminals. Ab September 2009 wird unser Konsortium darüber hinaus den

Betrieb des zweiten internationalen Fluggastgebäudes übernehmen. Die Konzession hat eine Laufzeit bis zum Jahr 2024.

Meine Damen und Herren, wir sind ständig auf der Suche nach attraktiven Möglichkeiten, unser im Verlauf der vergangenen Jahrzehnte erworbenes Know-how im Flughafenbetrieb weltweit gewinnbringend zu vermarkten. Dabei profitieren wir vom kräftigen Wachstum des Weltluftverkehrs, das eine schnelle Steigerung der Leistungsfähigkeit der Luftverkehrsinfrastruktur gerade in den dynamisch wachsenden Volkswirtschaften in Mittel- und Fernost verlangt. Hierfür bieten wir erprobte Airport-Managementprozesse und stehen für schnelle und zugleich belastbare Problemlösungen. Im Mittelpunkt unseres Interesses steht dabei grundsätzlich die langfristige Übernahme der operativen Verantwortung für Flughäfen, um Wertsteigerungen zu realisieren.

So pflegen wir auch weiterhin intensiv unsere guten Kontakte zu Vertretern der Luftfahrtbranche gerade auch in den Boommärkten Indien und China. Zwar sind wir hier bereits bei den hoch attraktiven Airports der indischen Hauptstadt Delhi und der zentralchinesischen Millionenstadt Xi'an im Geschäft, doch stehen wir über diese beiden Standorte hinaus anderen attraktiven Engagements offen gegenüber. Eine Regierungsgenehmigung für unsere Beteiligung in Xi'an liegt inzwischen vor, und Gespräche über weitere Beteiligungen, z. B. am Flughafen Qingdao, sind auf gutem Wege.

In Fernost hat darüber hinaus Vietnam laut internationalen Expertisen ein herausragendes Potenzial. Mit einer Bevöl-

kerung von rund 89 Millionen Menschen entwickelt sich das Land auch zu einem attraktiven Markt für den Luftverkehr. Die äußerst innovationsfreundliche vietnamesische Regierung plant verschiedene Projekte für den Ausbau der Flughafeninfrastruktur, die teilweise bereits in der Umsetzungsphase sind. Auch hier untersuchen wir derzeit die Möglichkeiten, an dieser rasanten Entwicklung teilzuhaben. Ich selbst habe durch den Besuch einer hochrangigen Wirtschaftsdelegation unter Führung des vietnamesischen Ministerpräsidenten erfahren, wie interessiert man dort an der Nutzung unseres renommierten Know-hows ist.

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, trotz aller Erfolge: Die Kursentwicklung der Fraport-Aktie hat uns 2007 und auch im bisherigen Verlauf dieses Jahres enttäuscht. Obwohl 2007 die Notierungen am ersten und letzten Handelstag mit 54,02 Euro bzw. 53,87 Euro kaum differierten, konnte die Performance des MDAX, in dem Fraport notiert ist, und des DAX nicht erreicht werden.

Auch im laufenden Jahr hat die Fraport-Aktie bisher nicht die Entwicklung von DAX und MDAX erreicht. Wie bei vielen anderen Werten auch verhallten diverse Positivmeldungen, während negative Nachrichten in Sachen Finanzkrise, Weltkonjunktur und Rohöl-Preis auch den Fraport-Kurs drückten.

Wir sind auch weiter bestrebt, durch positive Entwicklungen in unseren Segmenten und Geschäftsfeldern die Fraport-Notierung nachhaltig zu verbessern und sind zuversichtlich, dass sich die endlich erteilte Ausbaugenehmigung und die zu erwartenden positiven Gerichtsentscheidungen sowie der

erfreuliche Geschäftsverlauf des Jahres 2008 sukzessive auch in einer verbesserten Performance unserer Fraport-Aktie niederschlagen werden.

Meine Damen und Herren, nachhaltig wollen wir auch den Schutz von Umwelt und Natur fördern. Dies steht wie die Wahrnehmung unserer sozialen und gesellschaftlichen Verantwortung sowie die größtmögliche Sicherheit an allen Standorten im Fokus unseres Nachhaltigkeitsengagements.

Dass unsere Bemühungen um Nachhaltigkeit fruchten, lässt sich auch daran ablesen, dass die Fraport-Aktie mittlerweile Bestandteil der bedeutendsten Nachhaltigkeitsindizes ist. Nachdem sie bereits 2006 in den Dow Jones STOXX Sustainability Index und den FTSE4Good Index aufgenommen wurde, gelang uns 2007 die Aufnahme in den Dow Jones Sustainability World Index, in den nur die unter Nachhaltigkeitsaspekten besten zehn Prozent der 2.500 größten Unternehmen des Dow Jones World Index Zugang finden.

Elemente von Nachhaltigkeit sind bei uns schon seit Jahrzehnten Managementprinzip. Bereits 1972 hat die damalige Flughafen Frankfurt/Main AG den Umweltschutz zum Unternehmensgrundsatz erklärt. Seitdem haben wir in einer Vielzahl von Aktivitäten unsere große Achtung vor Umwelt und Natur immer wieder unter Beweis gestellt. Schon 1974 führten wir als erster Flughafen in Deutschland lärm-differenzierte Landeentgelte ein. Damit waren wir beispielgebend für zahlreiche andere Flughäfen im In- und Ausland und haben mit großem Erfolg einen wichtigen ökonomischen Anreiz für die Entwicklung lärmärmerer Triebwerks-

technologien und für den Einsatz von modernen, möglichst leisen Flugzeugen in Frankfurt geschaffen.

Seit Januar 2008 gehen wir genauso wie der Flughafen München einen weiteren bedeutenden Schritt voran und schaffen erneut einen ökonomischen Anreiz für umweltschonendes Verhalten: Mit der Einführung einer emissionsabhängigen Komponente bei den Start- und Landeentgelten werden wir in einer dreijährigen Testphase ausloten, welche Schadstoffreduktionen sich im Sinne einer Verbesserung der lokalen Luftqualität rund um den Flughafen Frankfurt realisieren lassen. Die neue Klassifizierung orientiert sich am Ausstoß von Stickoxid (NO_x), erfolgt aufkommensneutral für Fraport und wird demzufolge die Ertragssituation unseres Hauses weder verbessern noch verschlechtern. Die Mehraufwendungen der Fluggesellschaften werden durch eine entsprechende Absenkung der sogenannten „fixen“ Abgaben ausgeglichen, die vom maximalen Abfluggewicht des jeweils eingesetzten Flugzeugtyps abhängig sind.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Zeit bis zum Beginn der Bauarbeiten an der neuen Landebahn Nord-West nutzen wir konsequent für die Modernisierung und service- wie kapazitätsmäßige Optimierung der bestehenden Infrastruktur am Flughafen Frankfurt. Wichtige Schwerpunkte unserer Arbeit bilden im Geschäftsjahr 2008 Investitionen in die bestehenden Terminals, für die wir dreistellige Millionen-summen einsetzen.

So haben wir rechtzeitig zum Sommerflugplan einen neuen Terminalabschnitt mit 70.000 Quadratmetern Nutzfläche in

Betrieb genommen. Das dreiteilige Bauwerk umfasst die Erweiterung der Halle C im Terminal 1 um 25.000 Quadratmeter sowie einen 320 Meter langen Verbindungsgang zu einem neuen Flugsteig, dem sogenannten C/D-Riegel. Dieser bildet die Verbindung zwischen Terminal 1 und Terminal 2 und ist mit vier neuen Gebäudepositionen – davon drei auch für die A380 geeignet – das Kernstück des neuen Terminalabschnitts.

Hier können weltweit erstmals die Passagiere in die neuen Großraumflugzeuge über zwei separate Ebenen einsteigen. Drei Fluggastbrücken pro Position bedienen künftig das Hauptdeck und das Oberdeck der zweistöckigen A380. Großräumige Brückenbauwerke gewährleisten ein zügigeres Ein- und Aussteigen. Modernen Komfort gibt es auch auf der Ankunftsebene: An den vier jeweils 90 Meter langen Gepäckausgabebändern soll es auch nach der Landung einer vollbesetzten A380 kein Gedränge mehr geben.

Die Halle C selbst wurde im Terminal 1 so nach Osten erweitert, dass hier 40 neue Check-in-Schalter Platz haben. Insgesamt können nun jährlich bis zu vier Millionen Passagiere zusätzlich über die Halle C abgefertigt werden.

Ein weiteres bedeutendes Investitionsvorhaben ist die komplette Neugestaltung des internationalen Flugsteigs B im Terminal 1. Wir erreichen hier einerseits mehr Sicherheit durch die bauliche Umsetzung des von der EU verlangten „Vermischungsverbots“ von ankommenden und abfliegenden Passagieren und bereiten andererseits den Flugsteig B konsequent weiter auf den Linienverkehr mit dem Airbus

A380 und der Boeing 747-800 vor. Zudem wird Fraport hier die Lenkung der Passagierströme optimieren und attraktivere Einkaufsmöglichkeiten sowie zusätzliche Lounge-Flächen vorsehen.

Immer näher rückt auch der Baubeginn des Flugsteigs A-West zum Ende 2008, mit dem wir das Terminal 1 um einen neuen Flugsteig und ein neues Zentralgebäude mit insgesamt 170.000 Quadratmetern Fläche erweitern werden. Damit schaffen wir zusätzliche Kapazitäten für die Abfertigung von jährlich sechs Millionen Passagieren und schaffen einen zentralen Marktplatz für den gesamten A-Bereich.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, operativ verlief der Start in das Geschäftsjahr 2008 hoch erfreulich. Wegen des ruhigen Winterwetters blieben größere jahreszeitliche Einschränkungen des Flugverkehrs in Frankfurt aus und die Verkehrszahlen entwickelten sich weiter positiv. Das Passagiervolumen stieg von Januar bis April 2008 gegenüber dem schon starken Vorjahreszeitraum in Frankfurt um nochmals 3,2 Prozent auf gut 16,7 Millionen an, die Luftfracht nahm überdurchschnittlich um 4,6 Prozent zu auf fast 694.000 Tonnen. An allen Konzern-Standorten zusammen betrug das Wachstum der Passagierzahlen sogar fast sieben Prozent, sodass in nur vier Monaten 36,4 Millionen Passagiere die Fraport-Flughäfen nutzten. Die positive Entwicklung in Frankfurt ohne nennenswerte Zunahme von Flugbewegungen zeigt die ungebrochene Dynamik, lässt aber eben auch erahnen, was hier in FRA an Verkehrssteigerung möglich wäre, wenn wir hier nachfragegerecht Kapazität bieten könnten.

Wir hoffen, dass der positive Trend anhält und wir bei der Verkehrsentwicklung in Frankfurt die solide Grundlage für weiteres Wachstum festigen können. Mit der begrenzten Kapazität, die wir hier vor Ort bis zur Inbetriebnahme der neuen Landebahn zur Verfügung haben, werden wir auch 2008 so effizient wie möglich umgehen. Wenn sich alles im Sinne unserer Planungen entwickelt, dann dürfte für den Flughafen Frankfurt am Jahresende ein Zuwachs von ein bis zwei Prozent bei den Passagierzahlen und ein signifikant höheres Cargo-Volumen zu vermelden sein.

Deutlich ambitionierter sind allerdings unsere Wachstumsplanungen an den anderen Flughäfen des Fraport-Konzerns: Hier erwarten wir in der Summe zumindest eine proportionale Teilhabe an den kurz-, mittel- und langfristig exzellenten Wachstumsaussichten des Weltluftverkehrs. Zwar sind uns die Risiken hinsichtlich der erwarteten Entwicklung der Konjunktur in bestimmten Weltregionen in diesem Jahr durchaus gegenwärtig. Jedoch sehen wir aus heutiger Sicht keine Einflüsse, die auf eine nachhaltige Verlangsamung des Wachstums im Weltluftverkehr hindeuten. Wir erwarten daher in den Luftverkehrsmärkten, in denen wir präsent sind, für 2008 weiterhin kräftige Wachstumsraten bei Passage und Fracht.

Alle Prognosen gelten natürlich nur unter der Bedingung, dass wir auch 2008 von großen negativen Ereignissen wie Terroranschlägen, Epidemien, Pandemien oder der Eskalation bestehender Konflikte verschont bleiben.

Der Umsatz des Fraport-Konzerns wird durch den Verkauf der ICTS Europe absolut zurückgehen. Ohne diesen Einmal-effekt würde er angesichts weiter steigender Passagierzahlen in diesem Jahr erneut zunehmen, wobei wir besondere Impulse wiederum aus dem Retailing in Frankfurt sowie aus unserem Externen Geschäft erwarten. Es sollte uns daher gelingen, das laufende Geschäftsjahr mit einem nochmals verbesserten EBITDA abzuschließen.

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

Die unter Tagesordnungspunkt 6 zur Wahl vorgeschlagenen Kandidaten für die Anteilseignerseite in unserem Aufsichtsrat hat Ihnen Herr Staatsminister Weimar bereits vorgestellt.

Unter Tagesordnungspunkt 7 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat eine Ergänzung des Unternehmensgegenstands der Gesellschaft vor. Die Geschäftsaktivitäten der Fraport AG haben sich über die letzten Jahre weiterentwickelt und gehen bereits heute über die Tätigkeiten eines reinen Flughafenbetreibers hinaus. Diesem Umstand soll durch die Ergänzung des Unternehmensgegenstandes in § 2 Abs. 1 Satz 2 der Satzung Rechnung getragen werden. Zum Gegenstand des Unternehmens soll künftig auch der Betrieb, die Unterhaltung, die Entwicklung und der Ausbau von Infrastruktureinrichtungen und Immobilien im In- und Ausland gehören. Die so ergänzte Fassung des Unternehmensgegenstandes liegt Ihnen als Bestandteil der gedruckten Tagesordnung vor.

Mit der unter Tagesordnungspunkt 8 vorgeschlagenen Satzungsänderung zu § 9 Abs. 8 der Satzung soll die Beschlussfassung im Aufsichtsrat flexibler gestaltet werden. Künftig sollen Aufsichtsratsbeschlüsse auch mit Hilfe elektronischer Kommunikationsmedien gefasst werden können. Dies ist eine bei Aktiengesellschaften mittlerweile übliche Gestaltung, die wir auch bei der Fraport AG künftig nutzen möchten.

Schließlich soll unter Tagesordnungspunkt 9 noch über die Anpassung des relativen Erfolgsziels des Fraport Management Stock Option Plans 2005 und die dazu gehörige Satzungsänderung beschlossen werden.

Der MSOP enthält, wie Sie wissen, ein sogenanntes „relatives Erfolgsziel“, bei dem die Performance der Fraport-Aktie mit der Performance eines „Baskets“ verglichen wird, der sich neben dem HDAX auch aus ausgewählten Unternehmen des Luftverkehrssektors zusammensetzt. Dieser Basket muss von Zeit zu Zeit an die geänderten Rahmenbedingungen des Luftverkehrssektors angepasst werden: So wurde z. B. die Aktie des Flughafens Kopenhagen nach der mehrheitlichen Übernahme seitens Macquarie im Basket durch die Aéroport de Paris SA ersetzt. Ferner wurde als vierter Unternehmenswert noch die Flughafen Zürich AG aufgenommen. Die genaue Zusammensetzung und Gewichtung des neuen Baskets können Sie ebenfalls der gedruckten Tagesordnung entnehmen. Ich möchte darauf hinweisen, dass die Änderung des Basket nur für zukünftig

begebene Optionen gilt. Eine Rückwirkung auf bereits ausgegebene Optionen findet nicht statt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, Fraport präsentiert sich Ihnen heute erneut in einer wirtschaftlich und strategisch exzellenten Verfassung: Mit dem Planfeststellungsbeschluss des hessischen Wirtschaftsministeriums sind wir der Realisierung unserer bedeutenden Ausbauvorhaben am Flughafen Frankfurt und unserer Zukunftsvision von der Airport City Frankfurt entscheidend näher gekommen. Mit der von uns geplanten Inbetriebnahme der neuen Landebahn zum Winterflugplan 2011 sichern wir unserem Land und seiner exportorientierten und global intensiv verwobenen Wirtschaft eine langfristig wettbewerbsfähige Anbindung an die internationalen Verkehrsströme. Für Sie als unsere Anteilseigner bedeutet der Ausbau für die Zukunft die Chance auf eine volle Teilhabe am Potenzial des dynamisch wachsenden Weltluftverkehrs.

Wir arbeiten weiter hart für eine reibungslose Umsetzung unserer Planungen und konzentrieren uns jetzt darauf, nach den ersten Gerichtsentscheidungen zügig mit dem Bau der neuen Landebahn zu beginnen. Ich bin voll und ganz davon überzeugt, dass mit dem globalen Luftverkehrsdrehkreuz Flughafen Frankfurt in Zukunft mehr denn je zu rechnen sein wird!

Ich danke Ihnen herzlich für Ihre Aufmerksamkeit.