

# **Sperrfrist**

**Mittwoch, 27. Mai 2009, 11:00 Uhr**

## **Bericht des Vorstandes zur Hauptversammlung**

**Prof. Dr. Wilhelm Bender**

**Vorstandsvorsitzender der  
Fraport AG**

**Frankfurt, 27. Mai 2009**

**(Es gilt das gesprochene Wort.)**

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

auch im Namen meiner Vorstandskollegen heiÙe ich Sie herzlich willkommen zur Hauptversammlung der Fraport AG. 2008 war ein Jahr, in das wir wie viele Unternehmen der Luftverkehrsindustrie mit Optimismus gestartet sind, dessen Entwicklung dann aber spätestens ab Herbst durch die realwirtschaftlichen Folgen der globalen Finanzkrise immer weniger erfreulich verlief. Im Vergleich mit dem Vorjahr musste deshalb auch unser Konzern-Flaggschiff, der Flughafen Frankfurt, 2008 einen leichten Rückgang der Verkehrszahlen hinnehmen.

Noch vor einem Jahr konnte ich Ihnen an dieser Stelle mit begründetem Optimismus mitteilen, dass der Start ins Geschäftsjahr 2008 operativ hoch erfreulich verlaufen ist. Doch schon zur Jahresmitte mussten wir durch Streiks bei unserem Hauptkunden einen Rückgang der Passagierzahlen hinnehmen. Und der zeitweise sprunghafte Anstieg der Preise an den Rohölmärkten, der zu nie zuvor gesehenen Rekordpreisen auch für Kerosin führte und weltweit die Kostenstrukturen der Luftverkehrsgesellschaften in bis dahin ungeahntem Ausmaß belastete, verstärkte diesen Negativtrend im zweiten Halbjahr stetig. Und schließlich zog zum Jahresende der globale wirtschaftliche Abschwung als Folge der Krise an den Finanzmärkten das Passagier- und noch stärker das Frachtaufkommen ins Minus.

Meine Damen und Herren, wir sind jedoch nach wie vor überzeugt, dass die globale Luftverkehrsindustrie am Ende des gegenwärtigen Konjunkturabschwungs wieder auf ihren langfristigen Wachstumspfad zurückkehrt. Erfahrungsgemäß wird die künftige Verkehrsentwicklung die in diesen Monaten erlittenen Einbußen sogar überkompensieren. Doch selbst heute und trotz rückläufiger Fluggast- und Cargozahlen operieren wir hier in Frankfurt immer noch an der Kapazitätsgrenze. Ohne nachhaltige Kapazitätserweiterung würde uns spätestens dann ein Verlust wichtiger Marktanteile drohen, sobald die zu erwartende wirtschaftliche Erholung tatsächlich eintritt.

Vor diesem Hintergrund ist es höchst erfreulich, dass wir in den zurückliegenden Wochen und Monaten entscheidende Fortschritte bei der Realisierung des bedeutendsten Zukunftsprojekts des Fraport-Konzerns, dem Ausbau des Flughafens Frankfurt, erzielen konnten. Mitte Januar hat der Verwaltungsgerichtshof in Kassel sämtliche Eilanträge verschiedener Kläger gegen den Ausbau zurückgewiesen und so auch auf solider juristischer Basis den Beginn der Erweiterung möglich gemacht. In der Begründung des Gerichts wurde ausdrücklich auf das überragende öffentliche Interesse bei diesem Vorhaben hingewiesen.

Rechtzeitig vor der im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Vegetationsperiode haben wir am 20. Januar mit den Rodungsarbeiten auf dem Gelände der neuen Landebahn Nordwest und im Ausbaubereich Süd begonnen und mit rund 200 Hektar unsere Planung für den ersten Abschnitt erfüllt. Bis zur Fortsetzung der Rodungsarbeiten Anfang September

werden bereits wichtige Teilprojekte begonnen: Der Tunnel für die Okrifteler Straße unter der künftigen Landebahn, die Entwässerungsanlagen, umfangreiche Leitungsverlegungen und Erdarbeiten. In Kürze beginnen die Arbeiten an den Rollbrücken über A3 und Bahnstrecke. Mit dem ersten Spatenstich im Bereich der Untertunnelung der Landebahn vor drei Wochen sind diese Projekte auf den Weg gebracht worden.

Meine Damen und Herren, trotz aller Belastungen durch die beginnende Krise der Weltwirtschaft haben wir im Fraport-Konzern bei den wichtigsten Finanz-Kennzahlen unsere Zielsetzung für 2008 erreicht. Bereinigt um einmalige Sondereffekte aus dem Vorjahr ist es uns trotz des im zweiten Halbjahr allmählich rezessiven gesamtwirtschaftlichen Umfelds gelungen, einen Umsatzzuwachs um 3,8 Prozent zu realisieren. In absoluten Zahlen reduzierte sich unser Umsatz im Vorjahresvergleich um 9,8 Prozent auf 2,1 Milliarden Euro – vor allem deshalb, weil wir uns mit Wirkung zum 1. April 2008 von unserer Sicherheitstochter ICTS getrennt haben. Neben ICTS entfielen im Vergleich mit 2007 auch die Erlöse aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center.

Bedeutende positive Impulse lieferte insbesondere unsere seit August 2007 voll konsolidierte Beteiligung am Flughafen im peruanischen Lima mit einem deutlichen Umsatzplus. Aber auch am Flughafen Frankfurt konnten wir 2008 die Umsatzerlöse steigern. Die Segmente Ground Handling und vor allem Retail & Properties trugen maßgeblich zu dieser erfreulichen Entwicklung bei.

Mit 600,7 Millionen Euro erreichte das Konzern-EBITDA, also das operative Ergebnis, 2008 einen neuen Rekordwert, der nochmals um 3,5 Prozent über dem Spitzenjahr 2007 liegt. Unser Konzern-Ergebnis lag hingegen mit 180,2 Millionen Euro wie angekündigt unter dem Vorjahreswert von 213,7 Millionen Euro. Dieser Rückgang ist vor allem auf einen höheren Zinsaufwand zurückzuführen. Die Einmalzahlung in Höhe von 41,9 Millionen Euro aus Bundesgarantien für Kapitalanlagen im Ausland im Zusammenhang mit unserem Manila-Engagement, die wir voll im Finanzergebnis verbuchen konnten, wird neutralisiert durch die Abschreibung unserer Beteiligung an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH in Höhe von 22,9 Millionen Euro und durch eine Wertminderung von 16,6 Millionen Euro auf unsere Beteiligung am Flughafen Hannover. Auf das Thema Frankfurt-Hahn komme ich später noch im Detail zurück.

Meine Damen und Herren, wir sind sehr erfreut und stolz darauf, dass es uns allen Herausforderungen und krisenhaften Entwicklungen zum Trotz wiederum gelungen ist, ein zufriedenstellendes Ergebnis zu erreichen. Unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern danke ich in diesem Zusammenhang – sicher auch in Ihrem Namen – herzlich für ihre engagierte und von hoher Motivation getragene Leistung im zurückliegenden Geschäftsjahr.

Selbstverständlich werden Sie als unsere Aktionärinnen und Aktionäre von unserem wirtschaftlichen Erfolg erheblich profitieren: Vorstand und Aufsichtsrat schlagen Ihnen heute vor, für das Geschäftsjahr 2008 erneut eine Dividende in Höhe von 1,15 Euro je Aktie auszuschütten. Damit halten wir

unser hohes Dividendenniveau bereits das dritte Jahr in Folge aufrecht, die Dividendenrendite steigt auf immerhin 3,7 Prozent nach 2,1 Prozent im Jahr zuvor.

Meine Damen und Herren, schon zu Beginn meiner Ausführungen habe ich erwähnt, dass wir 2008 am Flughafen Frankfurt wegen der wirtschaftlichen Abschwächung Rückgänge bei Passagierzahlen und auch Luftfrachtaufkommen hinnehmen mussten. In Frankfurt erreichten wir mit knapp 53,5 Millionen Passagieren einen um 1,3 Prozent unter dem Rekordjahr 2007 liegenden Wert, und das Cargovolumen aus Fracht und Post nahm auf das ganze Jahr gesehen um 2,7 Prozent auf immer noch 2,1 Millionen Tonnen ab.

Entgegen dem allgemeinen Passagierrückgang ist das besonders attraktive Segment der Interkontinentalfluggäste in Frankfurt 2008 übrigens leicht gewachsen, was den herausgehobenen Status unseres Heimatstandorts als bedeutender europäischer Hub-Airport unterstreicht.

Auf Konzernebene war die Entwicklung des Verkehrsaufkommens positiver als in Frankfurt. So konnten einige unserer Standorte dem allgemeinen Trend zum Trotz deutlich zulegen – allen voran unser Flughafen in Lima, an dem die Zahl der beförderten Passagiere um 10,4 Prozent auf knapp 8,3 Millionen und das Luftfrachtvolumen um 6,1 Prozent auf fast 240.000 Tonnen stieg. Aber auch der Flughafen im türkischen Antalya gewann hinzu – hier gelang ein Passagierzuwachs um 8,5 Prozent auf knapp 9,1 Millionen Fluggäste.

Insgesamt konnten wir auf unseren Konzernflughäfen mit Mehrheitsbeteiligung rund 78,2 Millionen Passagiere begrüßen und fast 2,5 Millionen Tonnen Luftfracht und –post abfertigen. Konzernweit und unter Einbeziehung der Standorte, an denen wir mit Minderheitsbeteiligungen bzw. Managementverträgen engagiert sind, haben wir sogar mit über 133 Millionen erneut eine Rekordzahl an Fluggästen erreicht.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, diese Zahlen belegen, dass der Luftverkehr auch in Krisenzeiten eine bedeutende Rolle spielt. Er garantiert die globale Mobilität von Menschen und Gütern und ist so schon seit Jahrzehnten eine Voraussetzung für die wirtschaftliche Prosperität der Exportnation Deutschland.

Betrachtet man die in den vergangenen Dekaden überstandenen Krisen mit erheblichen Auswirkungen auf unsere Industrie – ich denke hier vor allem an die Ölkrisen der 70er und 80er Jahre, an Golf- und Irak-Krieg, die Anschläge vom 11. September 2001 oder auch die SARS-Epidemie in Fernost –, dann erkennt man ein konstantes Muster: Auf krisenbedingte Verkehrsrückgänge folgte stets deren Überkompensierung in der nächsten Erholungsphase. Die Luftverkehrsindustrie kam immer kraftvoll zurück auf ihren globalisierungsbedingten langfristigen Wachstumspfad.

Nicht vergessen werden sollte zudem, dass es neben der internationalen Finanzkrise und der globalen wirtschaftlichen Rezession derzeit auch Entwicklungen gibt, die sich positiv auf die Luftfahrt auswirken: So ist eine Folge der weltweiten

Konjunkturabschwächung der drastische Verfall der vorher exorbitant gestiegenen Rohölpreise, zeitweise sogar auf ein Niveau unterhalb der Niedrigpreise vergangener Jahre. Die damit im Vergleich zum ersten Halbjahr 2008 einhergehenden Preisrückgänge beim Kerosin wirken sich gerade angesichts temporärer Passagier- und Frachtmengeneinbußen zum richtigen Zeitpunkt stabilisierend auf das Kostengefüge der Luftverkehrsgesellschaften aus.

Niemand zweifelt daran, dass sich Globalisierung und Internationalisierung der Arbeitsteilung in den kommenden Jahren und Jahrzehnten weiter vertiefen werden. Die Weltwirtschaft braucht deshalb eine leistungsfähige globale Luftverkehrsindustrie, die die zahlreichen Wachstumszentren der Welt miteinander vernetzt.

In diesem Sinne untermauert eine vom European Center for Aviation Development – ECAD GmbH im Auftrag unserer Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ realisierte und im Januar dieses Jahres präsentierte Studie in beeindruckender Weise die große Bedeutung des Luftverkehrs für die Wettbewerbsfähigkeit sowie die künftige Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Die Luftverkehrsanbindung ist der Studie zufolge für 86 Prozent der in den Flughafen-umlandregionen Deutschlands befragten international tätigen Unternehmen ein „sehr wichtiger“ oder „wichtiger“ Entscheidungsfaktor für ihr Investitionsengagement in Deutschland.

Dies sind etwa 9.200 Unternehmen mit Direktinvestitionsbeständen in Höhe von 425 Milliarden Euro, die aktuell über zwei Millionen Arbeitsplätze hier in Deutschland sichern –



und zwar überwiegend in den Regionen Hamburg, Rhein-Ruhr, Rhein-Main und München. So weist etwa die Rhein-Main-Region rund dreimal so viele ausländische Direktinvestitionen wie der Bundesdurchschnitt auf.

Auf die Erweiterung unserer Kapazitäten hier am Flughafen Frankfurt können wir also auch angesichts vorübergehend rückläufiger Verkehrszahlen nicht verzichten. Schon seit Jahren limitieren Kapazitätsengpässe unsere Entwicklung und gefährden die langfristigen wirtschaftlichen Perspektiven unserer Region. Auch für die laufende Flugplanperiode liegt die Nachfrage nach Start- und Landezeiten durch die Luftverkehrsgesellschaften in Frankfurt wieder stabil über der derzeit verfügbaren Kapazität. Diesen Zustand können wir uns nicht dauerhaft leisten, wenn wir verhindern wollen, dass Luftverkehr aus unserer Region an andere, zumal europäische Flughäfen umgeleitet wird und sich damit die Einbindung Rhein-Mains in den Weltluftverkehr verschlechtert.

Um langfristig einen Spitzenplatz unter den bedeutendsten Hub-Airports europa- und weltweit zu behaupten, müssen wir die Zahl der pro Stunde am Flughafen Frankfurt zu koordinierenden Flüge von tagsüber heute 83 auf 126 erhöhen. Wir sind nach minutiöser Vorbereitung und Planung und nach zehn Jahre langer Genehmigungsphase nun dabei, mit dem Bau der Landebahn Nordwest den entscheidenden Schritt in die Zukunft zu gehen.

In den vergangenen Wochen und Monaten waren Konjunkturprogramme zur Stützung der rückläufigen gesamtwirtschaftlichen Aktivität in aller Munde. Infrastrukturinvestitionen

spielen dabei nicht nur in Deutschland eine bedeutende Rolle. Die Wettbewerbssituation für Frankfurt verschärft sich auch dadurch erneut – wenn uns nicht der schnelle Ausbau gelingt.

Meine Damen und Herren, der Ausbau des Flughafens Frankfurt in den kommenden Jahren ist eines der größten privatwirtschaftlichen Investitionsprojekte Europas. Insgesamt werden zwischen 2007 und 2015 alleine von Fraport rund sieben Milliarden Euro investiert, um den Terminalbestand des Flughafens Frankfurt zu modernisieren und seine Kapazitäten dem gestiegenen Bedarf anzupassen. Dazu kommen die Milliarden-Investitionen weiterer Unternehmen, die von der Zukunft des Flughafenstandorts Frankfurt profitieren wollen.

Dieses privatwirtschaftlich finanzierte „Konjunkturprogramm“ wird gerade in den aktuell schwierigen Zeiten erhebliche positive Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region Rhein-Main und weit darüber hinaus haben sowie viele tausend Arbeitsplätze sichern und unter Einbeziehung katalytischer Effekte rund einhunderttausend neue Beschäftigungsverhältnisse schaffen. Besonders profitieren wird die Wirtschaft unserer Region, denn rund 70 Prozent des Investitionsvolumens werden mit Anbietern realisiert, die im Rhein-Main-Gebiet ansässig sind.

Eine solide Rechtsgrundlage für den Beginn der Erweiterungsarbeiten hatten wir bereits mit dem vom Hessischen Wirtschaftsminister Ende 2007 erlassenen Planfeststellungsbeschluss. Seinerzeit hatten wir erklärt, aus Respekt gegen-

über dem Gericht und in der Selbstverpflichtung, konstruktiv und partnerschaftlich mit dem Thema Ausbau umzugehen, auf die uns zustehende Möglichkeit eines Sofortvollzugs zu verzichten und zunächst die Gerichtsentscheidungen zu den Eilverfahren abzuwarten. Mitte Januar dieses Jahres wurden dann die Eilanträge gegen den Ausbau vom Verwaltungsgerichtshof in Kassel ausnahmslos zurückgewiesen und es wurde uns nochmals ausdrücklich der Beginn der Arbeiten zum Ausbau genehmigt.

Auch wenn man aufgrund der selbst nach Jahren noch immer lebhaft und kontrovers geführten Ausbaudiskussion manchmal den Eindruck gewinnen könnte, die Erweiterung des Flughafens Frankfurt beschränke sich lediglich auf den Bau der neuen Landebahn, ist dies natürlich nicht richtig.

Unsere Ausbauplanung umfasst viele Projekte: Wir entwickeln den Flughafen in den nächsten Jahren zum Kern der Airport City Frankfurt. Auch in absehbarer Zukunft wird die fortschreitende Globalisierung eine der größten Herausforderungen bleiben, der sich Gesellschaft, Politik und Wirtschaft stellen müssen. In diesem Szenario fungieren internationale Luftverkehrsdrehscheiben, die wie Frankfurt in idealer Weise intermodale Anbindungen an Bahnsystem und Straße bieten, als Tore zur Welt. Diese Schnittstellenfunktion zur Weltwirtschaft wird dazu führen, dass global agierende Konzerne und Dienstleister aus Gründen der Effizienz zunehmend die räumliche Nähe zu den Hub-Airports, den Dreh- und Angelpunkten der Mobilität, suchen werden.

Die Flächennachfrage von Unternehmen verschiedenster Branchen wird deshalb gerade in der Airport City Frankfurt rund um den Frankfurter Flughafen zunehmen. Durch die gezielte Entwicklung von Immobilienangeboten wie dem jetzt schnell heranwachsenden und international einzigartigen Airrail Center, dem Business-Standort Gateway Gardens oder dem Mönchhof-Gelände werden wir gemeinsam mit Partnerunternehmen, die einen nennenswerten Teil der Investitionen tragen, den Bedürfnissen der Zukunft gerecht.

Aber auch die Ertüchtigung, Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Infrastruktur, wie z.B. der neue Bereich C, die Neugestaltung des internationalen Flugsteigs B oder der Bau des Flugsteigs A-Plus am Terminal 1, sind Bestandteile unserer Zukunftsplanungen. Seit fünf Jahren investieren wir hier mit jährlich steigender Tendenz dreistellige Millionenbeträge, im letzten Jahr nahezu 500 Millionen Euro. Wohlgemerkt im laufenden Betrieb und bei ständig steigender Auslastung der verschiedenen Terminalbereiche sowie mit großen Anstrengungen zur Beibehaltung der hohen Qualität.

Zum Sommerflugplan 2008 haben wir einen neuen Terminalabschnitt mit der um 25.000 Quadratmeter erweiterten Halle C und einem Verbindungsgang zu einem neuen Flugsteig, dem sogenannten C/D-Riegel, in Betrieb genommen. Er bietet mit mehr als 32.000 Quadratmetern als Kernstück des neuen Terminalbereichs drei Gebäudepositionen für den A380 und eine Position für B747 bzw. A340. Insgesamt können jährlich nun bis zu vier Millionen Passagiere zusätzlich über die Halle C bedient werden.

Mit dem geplanten Flugsteig A-Plus werden die vorwiegend von Lufthansa genutzten Terminalflächen erweitert, um ebenfalls die neuen Großraumflugzeuge A380 und Boeing 747-8 begrüßen zu können. Ab 2012 sollen auf einer Fläche von über 180.000 Quadratmetern bis zu sechs Millionen Passagiere pro Jahr diesen neuen Flugsteig nutzen können.

Mittelfristig werden wir allerdings auch mit den bestehenden Terminals 1 und 2 an die Kapazitätsgrenze stoßen und deshalb in mehreren am Bedarf orientierten Bauabschnitten im Süden des Flughafengeländes das neue Terminal 3 errichten.

Unsere Kunden, die Airlines, werden in den kommenden Jahren von der modernisierten Infrastruktur und zusätzlichen Kapazitäten stark profitieren. Im Gegenzug werden wir zur Finanzierung dieser Investitionen unsere Flughafenentgelte im Jahr 2010 stärker als in den vergangenen Jahren anpassen. Diese Anpassung stellt eine angemessene Beteiligung unserer Kunden an den Kosten für den Um- und Ausbau des Flughafens dar. Sie ist Teil der langfristig angelegten strategischen Finanzierungsplanung des Unternehmens. Die daraus resultierenden Veränderungen in unserem Preisgefüge sind nicht nur verträglich und verantwortlich gegenüber unseren Kunden, sondern im Branchenvergleich auch angemessen und üblich.

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, beim wertorientierten Management unseres Immobilienportfolios haben wir bereits in den vergangenen Jahren große Fortschritte gemacht, wie Sie an den kontinuierlich steigenden Erträgen unseres

Segments Retail & Properties sehen können. In Zeiten eines immer härteren Kostenwettbewerbs im Airport-Business kommt dem Immobiliengeschäft bei Fraport künftig mehr noch als heute die Rolle eines strategischen Werttreibers zu. So ist die optimale kommerzielle Bewirtschaftung neben funktionalen Aspekten heute die entscheidende Planungsgröße bei der Konzeption unserer Neu- und Umbauvorhaben. Ein Beleg für den Erfolg unserer Strategie ist der von Jahr zu Jahr steigende Retail-Erlös pro Passagier, der von 2007 bis 2008 um 5,6 Prozent auf 2,84 Euro gewachsen ist. Und im ersten Quartal 2009 haben wir jene wichtige Kennziffer für unseren Retail-Erfolg sogar auf 3,09 Euro steigern können.

Meine Damen und Herren, in Zeiten, in denen Verkehrsrückgänge spürbar die Rentabilität belasten und in denen uns die Fluggesellschaften auf der Suche nach Kostensenkungspotenzialen bei der Neuverhandlung bestehender Abfertigungsverträge massiv unter Druck setzen, sind wir laufend gezwungen, unsere Aktivitäten und Kalkulationen auf den Prüfstand zu stellen und neuen Realitäten anzupassen.

Der Flughafen Frankfurt ist der einzige internationale Mega-Hubflughafen, der auf ein integriertes Geschäftsmodell setzt und mit dem strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste für Lufthansa und insgesamt rund 130 Airlines Abfertigungsleistungen erbringt. Das im weltweiten Vergleich kaum zu schlagende hohe Serviceniveau trägt viel zum international herausragenden Qualitätsimage des Flughafens Frankfurt bei.

Hohes Serviceniveau und solide Ertragskraft müssen jedoch in einem ausgewogenen Verhältnis stehen. Hier haben wir akuten Handlungsbedarf, denn der auf uns lastende Kostendruck unserer Airline-Kunden und die Marktliberalisierung in diesem personalintensiven Geschäft stellen uns immer wieder vor neue Herausforderungen. Wir müssen insbesondere unsere Personalkosten unter Kontrolle halten.

Wettbewerbsfähige Kostenstrukturen, aber auch der Qualität unserer Leistungen angemessene Preise sind eine Voraussetzung für langfristig sichere Arbeitsplätze. Auch aus diesem Grund müssen wir das bestehende Preis- und Kostengefüge im Segment Ground Handling nachhaltig verbessern und das Gleichgewicht zwischen Serviceniveau und Ertragskraft wiederherstellen. Um harte Schritte wie eine Ausgliederung zu vermeiden, setzen wir in den laufenden Gesprächen auf die Einsicht unserer Kunden und auf die Mitwirkung von Gewerkschaft und Arbeitnehmervertretern an tragfähigen Lösungen, um die Zukunft der Bodenverkehrsdienste von Fraport am Flughafen Frankfurt zu sichern.

Unser Externes Geschäft, meine Damen und Herren, entwickelte sich auch 2008 wieder überwiegend erfreulich. In den vergangenen Jahren hat sich unsere Grundsatzentscheidung, das weltweit anerkannte Fraport-Know how auch international zu vermarkten, als richtig und überaus erfolgreich erwiesen. Längst tragen unsere Engagements in aller Welt maßgeblich zum Unternehmenserfolg bei.

So haben wir bereits im September 2007 im Rahmen des neuen, bis 2024 laufenden Konzessionsvertrages das zweite

Fluggastgebäude in Antalya übernommen und in der Folge zudem von einem starken Verkehrsanstieg profitieren können. Ab September 2009 betreiben wir hier dann auch das dritte Terminal.

Ich erwähnte bereits, dass unser Flughafen in Lima, den wir 2008 das erste Geschäftsjahr voll konsolidiert haben, sowohl bei Passagierzahlen als auch im Luftfrachtgeschäft kräftig zugelegt hat. Neben unseren bisherigen Aktivitäten in den asiatischen Boommärkten Indien und China, wo wir bereits mit dem Hub-Airport in Delhi sowie dem bedeutenden Regionalflughafen in Xi'an präsent sind, streben wir weitere Engagements in diesen dynamischen Luftverkehrsmärkten an.

Positiv entwickelt hat sich auch unsere Präsenz in Saudi-Arabien: Hier sind wir seit Frühsommer 2008 mit Management, Betrieb und Weiterentwicklung der beiden Flughäfen in Jeddah und Riyadh beauftragt. Während der Vertragslaufzeit von sechs Jahren werden Fraport Management Teams neben dem Tagesgeschäft eine Vielzahl von Projekten leiten, die sich u. a. der Verbesserung der Servicequalität und der nachhaltigen Steigerung des Verkehrswachstums widmen.

Der Flughafen Frankfurt-Hahn hat im zurückliegenden Geschäftsjahr leichte Passagiereinbußen hinnehmen müssen, konnte aber im Cargobereich deutlich um elf Prozent auf fast 124.000 Tonnen zulegen. In den vergangenen Jahren hatten wir immer wieder betont, dass wir den Flughafen Frankfurt-Hahn bis 2010 nachhaltig in die Gewinnzone führen wollten. Monatelang haben wir Alter-



nativen diskutiert, wie die Profitabilität von Hahn dauerhaft gesteigert werden könnte.

Das Ergebnis dieser Überlegungen war ein mit allen Gesellschaftern abgestimmtes Maßnahmenpaket zur Stärkung der Profitabilität des Standortes. Wesentliches Element dieses Paketes war die Einführung des so genannten „Hahn-Talers“, einer zusätzlichen Gebühr von drei Euro, die von jedem abfliegenden Passagier entrichtet werden sollte. Nachdem die Umsetzung dieser Maßnahme vom Land Rheinland-Pfalz nicht mehr unterstützt wurde, sahen wir keine realistische Möglichkeit mehr, unsere Zielsetzung zu erreichen, den Flughafen auf Sicht in die Gewinnzone zu bringen. Aus diesem Grund haben wir mit dem Land Rheinland-Pfalz eine Übernahme unseres Anteils verhandelt und diese Verhandlungen Anfang Februar erfolgreich abgeschlossen.

Nach wie vor bin ich überzeugt, dass es gerade wegen der seinerzeitigen Faktenlage richtig war, eine Beteiligung am Konversionsprojekt Flughafen Hahn einzugehen. Hätten wir einen europäischen Wettbewerbsflughafen zum Zuge kommen lassen, wären die Folgen für den Passagier- und Cargo-Standort Frankfurt unkalkulierbar gewesen.

Wir haben auf dem Hahn viel erreicht: In den vergangenen acht Jahren konnte die Zahl der Passagiere von 400.000 auf nahezu vier Millionen pro Jahr gesteigert werden. Gleichzeitig entstanden in der strukturschwachen Hunsrück-Region 8.000 bis 10.000 Arbeitsplätze. Seine wichtige Funktion als einer der bedeutendsten Flughäfen hierzulande für Billigflieger und als Jobmotor in seiner Region wird Frankfurt-Hahn auch unter

der Führung des Landes Rheinland-Pfalz beibehalten. Unabhängig von Beteiligungsstrukturen wird es eine enge Zusammenarbeit zwischen beiden Flughäfen auch weiterhin geben.

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

Unter Tagesordnungspunkt 6 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung die Schaffung eines neuen genehmigten Kapitals gegen Bareinlage in Höhe von 5,5 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. Hinsichtlich der Einzelheiten verweise ich auf den schriftlichen Bericht des Vorstands zu Tagesordnungspunkt 6, den Sie mit den Hauptversammlungsunterlagen erhalten haben.

Unter Tagesordnungspunkt 8 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat vor, die Vergütung der Mitglieder des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats anzupassen. Die Bedeutung dieses Ausschusses ist in den letzten Jahren spürbar gestiegen und wird in Zukunft noch weiter zunehmen. Dies soll auch in der Vergütung der Mitglieder dieses Ausschusses zum Ausdruck kommen.

Schließlich bitten wir Sie unter Tagesordnungspunkt 9 um eine Zustimmung zu einer weiteren Satzungsänderung. Im

Rahmen eines Vorratsbeschlusses möchten wir die Voraussetzungen dafür schaffen, dass auch nach Inkrafttreten des für dieses Jahr noch erwarteten Gesetzes zur Umsetzung der Aktionärsrechte-Richtlinie die Hauptversammlung vollständig oder teilweise in Bild und Ton übertragen werden kann.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, heute einen Ausblick auf die von uns erwartete Geschäftsentwicklung im Jahr 2009 zu geben, ist äußerst schwierig. Sie kennen die teils widersprüchlichen und manchmal monatlich nach unten adjustierten Negativ-Einschätzungen der diesjährigen dramatischen Konjunkturentwicklung. Für Deutschland gehen inzwischen die führenden Wirtschaftsforschungsinstitute in ihren Frühjahrgutachten und mit ihnen die Bundesregierung von einem Rückgang des Bruttoinlandsproduktes, also der gesamtwirtschaftlichen Aktivität, um sechs Prozent aus. Und auch der IWF erwartet für Europa vier Prozent minus und für Deutschland als Exportnation und Hochlohnland sogar 5,6 Prozent Rückgang – eine Rezession dieser Schärfe hat unser Land seit dem Zweiten Weltkrieg nicht erlebt. Auch für die Weltwirtschaft insgesamt geht der IWF inzwischen von einem Minus von 1,3 Prozent aus, Stagnation oder gar marginales Wachstum werden allenfalls aufstrebenden Schwellenländern wie China, Indien oder auch Brasilien zugetraut.

Die internationale Luftfahrtorganisation IATA rechnet für 2009 inzwischen global mit einem Rückgang des weltweiten Passagierverkehrs um 5,7 Prozent und einem Minus bei der Luftfracht von 13 Prozent. Noch im Februar lagen die IATA-Schätzungen bei drei respektive fünf Prozent Minus.

Natürlich gehen auch wir 2009 aufgrund der weltwirtschaftlichen Entwicklung von rückläufigem Verkehrsaufkommen im Fraport-Konzern aus. Schon das erste Quartal war mit sinkenden Verkehrszahlen alles andere als befriedigend: Die Passagierzahl schrumpfte in Frankfurt im Vorjahresvergleich um 10,9 und konzernweit um 7,1 Prozent, das Luftfrachtvolumen gab noch deutlicher nach – in Frankfurt wie im Konzern um über 23 Prozent. Dieser Negativtrend hielt – wenn auch zumindest bei der Fluggastzahl etwas moderater – auch im April an mit 4,7 Prozent weniger Passagieren und 25 Prozent weniger Fracht allein an unserem Heimatstandort. Der Passagiertrend setzte sich im Mai fort und der Frachtsektor zeigte mit Rückgängen um rund 15 Prozent zumindest eine leichte Entspannung, auch wenn es für eine Bewertung als nachhaltige Wende zum Besseren sicher noch zu früh ist.

Immerhin: Bei den Finanzzahlen für die ersten drei Monate des laufenden Geschäftsjahres konnten wir im Gegensatz zu vielen MDAX- und DAX-Unternehmen zumindest weiter deutlich schwarze Zahlen schreiben: Bei einem geringen Rückgang des um Konsolidierungseffekte bereinigten Konzernumsatzes um nur 1,5 Prozent betrug das EBITDA fast 100 Millionen Euro und das Konzernergebnis für das Quartal immer noch 22,3 Millionen Euro.

Der Flughafen Frankfurt wird sich den Entwicklungen der Weltluftfahrt und erst recht der Weltwirtschaft nicht entziehen können, auch wenn wir als Infrastrukturanbieter weniger stark als andere Industriezweige wie zum Beispiel der Automobil- oder der Maschinenbausektor betroffen sind. Wir rechnen für

2009 in Frankfurt mit einem Rückgang beim Passagieraufkommen zwischen sechs und neun Prozent und einem noch stärkeren Minus beim Cargoaufkommen.

Allerdings sollte Ende des Jahres der Verkehr in Frankfurt wieder eine Stabilisierung erfahren. Wir rechnen damit, dass ab 2010 ein nachhaltiger Erholungstrend einsetzt, der dann weltweit wieder wachsende Luftverkehrszahlen bringen wird. Diese positive mittel- bis langfristige Einschätzung stützen übrigens auch Branchenstudien. Das Airports Council International geht für 2010 von einem Passagierwachstum im weltweiten Luftverkehr von immerhin 3,2 Prozent aus.

Weitgehend parallel zum schrumpfenden Verkehrsvolumen, aber auch aufgrund des fehlenden ICTS-Umsatzes aus dem ersten Quartal 2008 sowie der Umsätze des Flughafens Frankfurt-Hahn im gesamten Vorjahr, wird sich 2009 unser Umsatz unterhalb des Wertes von 2008 entwickeln. Allerdings wollen wir durch straffes Kostenmanagement einen Beitrag dazu leisten, dass sich die erwarteten Verkehrs- und Umsatzrückgänge – ohne Betrachtung eventueller Sondereffekte – nur unterproportional in EBITDA und Konzernergebnis widerspiegeln. Wir gehen für das Geschäftsjahr 2009 von einem Konzern-EBITDA zwischen 500 und 530 Millionen Euro aus. Das Konzernergebnis wird, wie bereits zu Jahresbeginn prognostiziert, ebenfalls unterhalb des Wertes von 2008 liegen.

Sie können versichert sein, dass wir hart arbeiten und alles uns Mögliche tun werden, um damit auch im Krisenjahr 2009

ein angesichts des Marktumfeldes zufriedenstellendes Ergebnis zu erreichen.

Meine Damen und Herren, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, nach mehr als sechzehn Jahren an der Spitze Ihres Unternehmens übergebe ich zum 01. September den Vorstandsvorsitz der Fraport AG an meinen Kollegen und bisherigen Stellvertreter Dr. Stefan Schulte. Ich möchte mich deshalb schon heute an dieser Stelle von Ihnen als den Anteilseignern verabschieden – auch wenn ich selbstverständlich nicht nur bis zum Ende dieser achten Fraport-Hauptversammlung, sondern auch in den kommenden drei Monaten wie bisher die Verantwortung für die Fraport AG tragen werde.

Mit über sechzehn Jahren Amtszeit bin ich inzwischen zwar der dienstälteste Vorstandsvorsitzende aller Unternehmen, die in den DAX-Indizes der Deutschen Börse gelistet sind. Doch verging für mich diese abwechslungsreiche Zeit wie im Fluge. Die Wiederherstellung der Wirtschaftlichkeit der in die roten Zahlen geratenen damaligen Flughafen Frankfurt/Main AG, die Privatisierung mit dem Börsengang 2001, die Vorbereitung und Durchsetzung des Flughafenausbaus zur Sicherung unserer Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit, die Stärkung unserer Immobilienaktivitäten und das immer bedeutender werdende externe Geschäft – diese und viele weitere Meilensteine meines Fraport-Langstreckenfluges haben zum nachhaltigen Erfolg des Unternehmens Entscheidendes beigetragen. Ich bin stolz, dass es uns in allen Jahren seit Bestehen des Flughafens und auch in meiner Zeit als Vorstandsvorsitzender gelungen ist, das

Unternehmen ohne betriebsbedingte Kündigungen flott zu halten. Die Zahl der Arbeitsplätze am Frankfurter Flughafen ist in meinen gut 16 Jahren um etwa 20.000 gestiegen.

Ich danke den Aufsichtsräten und deren Vorsitzenden, von Anette Fugmann-Heesing über Ernst Welteke, Karl Starzacher, unseren Ministerpräsidenten Roland Koch bis zu Herrn Staatsminister Karlheinz Weimar für die ebenso faire wie partnerschaftliche Zusammenarbeit, in der wir uns auch bei unterschiedlichen Standpunkten immer wieder zum Wohle des Unternehmens zusammengefunden haben.

Ich danke meinen Vorstandskollegen, den hier anwesenden Amtierenden genauso wie den Ausgeschiedenen, für die erfolgreiche gemeinsame Arbeit. Nicht einmal habe ich bei Vorstandsentscheidungen die mir zustehende Zweitstimme eingesetzt.

Ich danke dem Betriebsrat und den Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat, dass sie manche Kontroverse mit mir ausgehalten und Wege für konsensuale Lösungen gebaut haben.

Ich danke allen Stakeholdern, allen voran Ihnen als unseren Aktionären, für Engagement und Interesse an unserem Unternehmen, womit Sie unsere Erfolgsgeschichte mitgeschrieben haben.

Und ich danke ganz besonders unserer tollen Mannschaft – vom Vorfeld bis in die Führungsetage – für ihre Motivation, ihren Einsatz, ihre Leistung, ihre stete Loyalität, die aus einer

beispielhaften Identifikation mit ihrem, unserem Unternehmen herrühren. Ich bin stolz und dankbar, diesem Team angehört zu haben und noch bis Ende August vorstehen zu dürfen.

Frankfurt ist Deutschlands einziger Flughafen, der in der internationalen Champions-League des Luftverkehrs mitspielt. Wir haben unter meiner Führung seit Jahren alles getan, um diesen Spitzenplatz zu sichern. Und wir – oder besser gesagt die Herren dort drüben – werden unter dem Vorsitz von Stefan Schulte auch in Zukunft alles tun, dass der Flughafen Frankfurt und die Fraport AG Spitze bleiben. Ich bin sicher, dass wir auch in Ihrem Sinne mit Stefan Schulte den richtigen Mann für die anstehenden schwierigen Aufgaben gefunden haben. Ich wünsche ihm und der gesamten Mannschaft viel Glück und danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!