

Geschäftsbericht 2001

Weiterentwicklung und Wachstum



Drei-Jahres-Übersicht der Konzern-Kennzahlen

Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt Main

	1999	2000	2001	2000/2001 Veränd. in % ¹
Passagiere (Mio.)	45,9	49,4	48,6	-1,6
Luftfracht (Tsd. t)	1.428,1	1.589,4	1.494,1	-6,0
Luftpost (Tsd. t)	138,9	141,0	141,1	0,1
Flugzeugbewegungen (Tsd.) ²	439,1	458,7	456,5	-0,5
Höchststartgewichte (Tsd. t)	23.764,5	25.370,4	25.564,5	0,8
Sitzladefaktor (in %)	68,4	69,8	68,2	

1 Veränderungsraten basieren auf nicht-gerundeten Zahlen.

2 Ohne Militärlüge.

Umsatz und Ergebnis Fraport-Konzern

in Mio. €	1999	2000	2001	2000/2001 Veränd. in %
Umsatz	1.374,9	1.536,2	1.580,6	2,9
Gesamtleistung	1.415,2	1.620,8	1.713,8	5,7
EBITDA	440,3	533,5	507,2	-4,9
EBIT	260,8	329,9	235,2	-28,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	198,8	265,9	170,2	-36,0
Jahresüberschuss	79,7	129,0	101,1	-21,6

Rentabilitätskennzahlen Fraport-Konzern

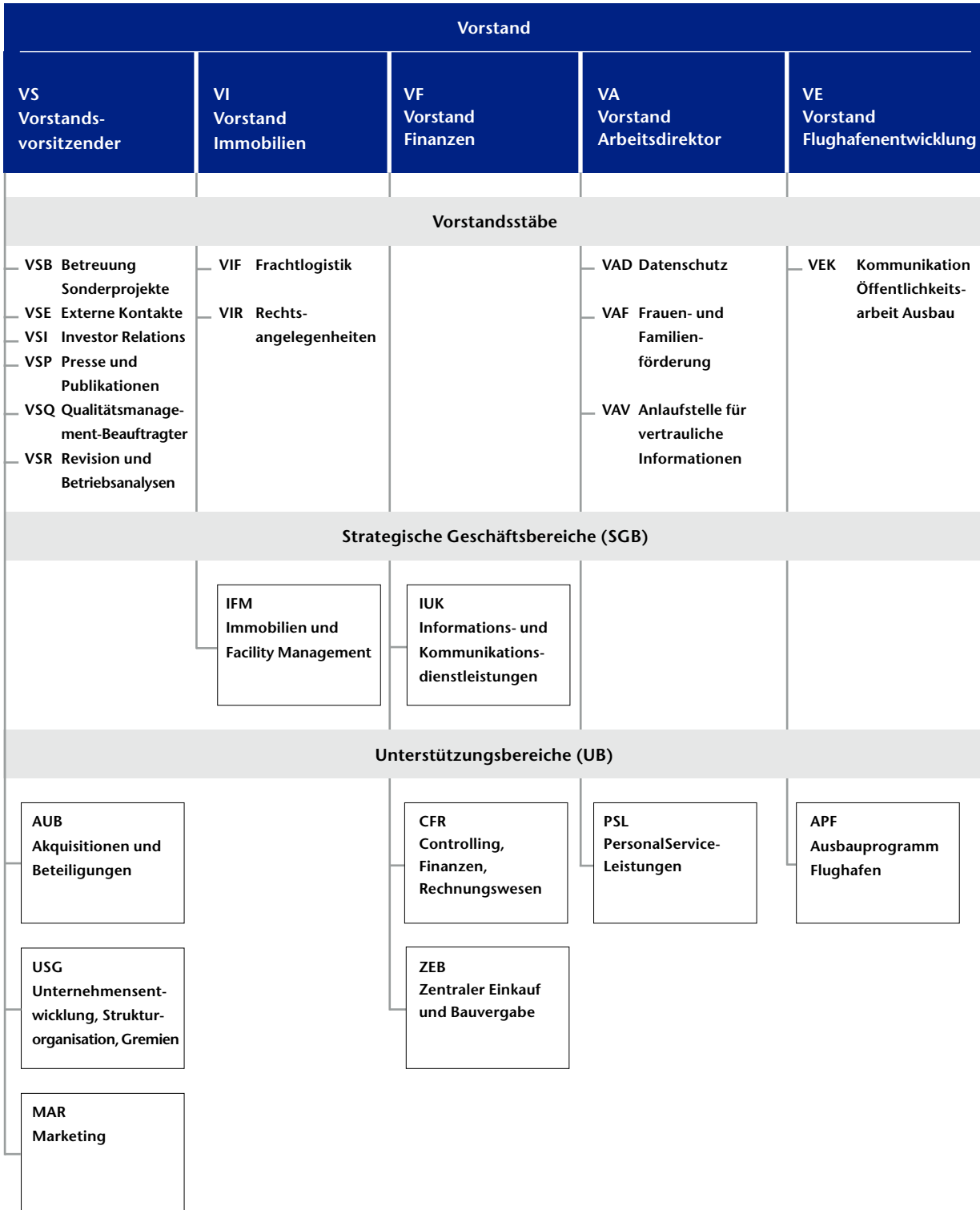
in %	1999	2000	2001
Umsatzrendite	13,7	16,6	10,3
EBITDA-Marge	32,0	34,7	32,1
EBIT-Marge	19,0	21,5	14,9
ROCE-Kapitalrendite	12,6	14,8	8,2
Eigenkapitalquote	31,4	31,0	52,5

Mitarbeiter Fraport-Konzern

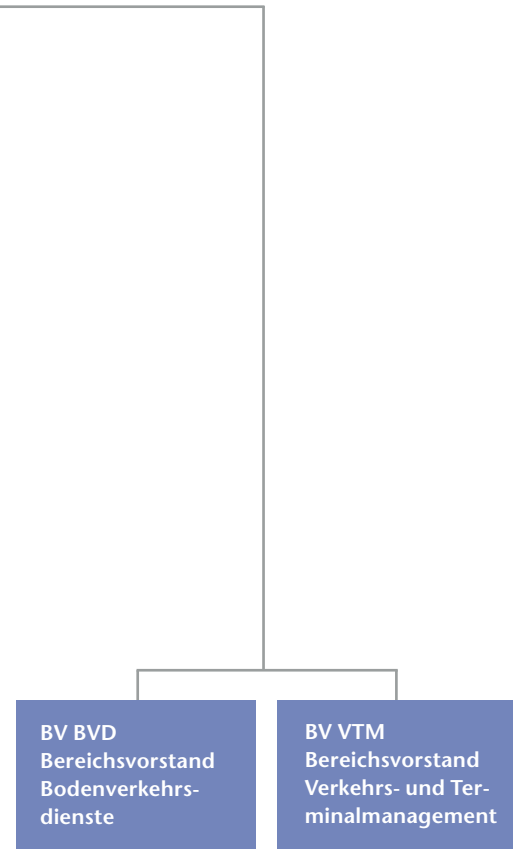
	1999	2000	2001	2000/2001 Veränd. in %
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	13.336	14.271	15.526	8,8

Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide



Inhalt



1	Profil
2	Brief des Vorstands
5	Chronik 2001
6	Aktie
8	Konzern-Strategie
10	Weiterentwicklung der Kernkompetenzen in Frankfurt
15	Wachstum in Frankfurt
22	Externes Wachstum
25	Qualifizierte, motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
27	Der Fraport-Konzern und die Umwelt
30	Konzern-Lagebericht
30	Marktumfeld und Entwicklung des Luftverkehrs
35	Geschäftsstrategie
37	Geschäftsentwicklung
47	Risikomanagement
52	Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
53	Ausblick
54	Konzern-Abschluss der Fraport AG
54	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
55	Konzern-Bilanz
56	Konzern-Kapitalflussrechnung
57	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
58	Konzern-Anlagenspiegel
60	Segmentberichterstattung
61	Konzern-Anhang
90	Organe der Gesellschaft
94	Bestätigungsvermerk des Konzern-Abschlussprüfers
95	Bericht des Aufsichtsrats
96	Beraterkreis
97	Glossar
U3	Finanzkalender

Leistungsstärke. Profil. Wachstumskraft.

Jahrzehnte an Wissen und Erfahrung als Betreiber einer der führenden Luftverkehrsdrehscheiben Europas machen die Leistungsstärke unseres Unternehmens aus. Der erfolgreiche Börsengang eröffnete uns größeren unternehmerischen Freiraum. Wir entwickeln unseren Heimatstandort Frankfurt und unsere hier erworbenen Fähigkeiten kontinuierlich weiter – innovationsstark, engagiert und wertorientiert. Das schärft unser Profil überall dort, wo wir neue Chancen suchen: Wir haben uns zum Ziel gesetzt, unsere Position als einer der drei leistungs- und renditestärksten Airport-Konzerne weltweit zu festigen und auszubauen. Mit dieser strategischen Orientierung schaffen wir die Basis, Wachstum und Ertrag auch in der Zukunft zu sichern.

Wir sind mit unserer Strategie auf dem richtigen Weg.

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Geschäftsjahr 2001 war für Fraport ein Jahr mit großen Fortschritten, aber auch eines mit nicht vorhersehbaren Turbulenzen.

Den Auftakt markierte unsere neue Corporate Identity. Sie verkörpert inhaltlich und optisch die strategische Ausrichtung der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide. Der neue Name und der neue Konzern-Auftritt signalisieren nach innen und außen unsere ehrgeizigen unternehmerischen Ziele.

Höhepunkt und die wohl bedeutendste Weichenstellung für die Zukunft unseres Unternehmens war der erfolgreiche Börsengang der Fraport AG am 11. Juni. Die zweitgrößte Neuemission des Jahres in Deutschland war trotz des eher schwachen Kapitalmarktumfeldes 7,5fach überzeichnet. Unsere Aktie stieß bei institutionellen Investoren aus dem In- und Ausland wie auch bei Privatanlegern auf großes Interesse. Als besonders positiv werten wir die rege Privatanleger-Nachfrage aus der Region und die mit rund 56 % hohe Quote unserer zeichnungsberechtigten Beschäftigten, die das Mitarbeiter-Beteiligungsprogramm nutzten, um Mitinhaber ihres Unternehmens zu werden.

Erfreulicherweise wurde die Fraport-Aktie bereits am 24. September in den MDAX aufgenommen – eine beachtliche Leistung für einen jungen Börsenwert. Wir werden nach Kräften dafür arbeiten, dass sie sich dort langfristig gut entwickelt und – anders als der stark durch äußere Faktoren beeinflusste Kursverlauf in den Monaten nach der Erstnotiz – Substanz und Wertschöpfungspotenzial des Unternehmens angemessen abbildet. Ab dem Jahr 2002 werden wir quartalsweise berichten.

Die mit dem Börsengang zugeflossenen Mittel sind finanzielle Basis für den Kapazitätsausbau am Standort Frankfurt. In diesem für uns bedeutendsten Projekt der kommenden Jahre haben wir mit der planmäßigen Einleitung des Raumordnungsverfahrens im August 2001 einen weiteren wichtigen Schritt getan. Die bisherige Einhaltung unseres ehrgeizigen Zeitplans für den Ausbau stimmt uns optimistisch für die anstehenden Phasen der Realisierung.

Wir wollen unsere mit dem Börsengang optimierten Wachstumsvoraussetzungen aber nicht nur in Rhein-Main, sondern auch in anderen Regionen der Welt effizient nutzen. Zusätzliche Schlagkraft für Vorhaben im globalen Airport-Geschäft gewinnen wir dabei aus unserer Allianz mit der Schiphol Group. Die Zusammenarbeit mit unserem Verbundpartner unter dem Dach von Pantares verläuft weiterhin erfolgreich.

Wir haben unsere bestehenden Beteiligungen und Projekte weiterentwickelt und sind langfristig wertschöpfende neue Engagements eingegangen. So etwa verzeichnete der Flughafen Antalya, dessen internationales Terminal wir gemeinsam mit einem türkischen Partner betreiben, einmal mehr hohes Passagierwachstum. Dieses moderne Terminal ist unsere „Visitenkarte“ am östlichen Mittelmeer.



Dr. Wilhelm Bender



Prof. Manfred Schölch



Johannes Endler



Prof. Barbara Jakubeit



Herbert Mai

Und mit dem vollständigen Erwerb der ICTS Europe Holdings B.V. per 1. Januar 2002 etabliert sich Fraport als Europas marktführender Anbieter von Sicherheitsdienstleistungen an Flughäfen.

Schwierig gestaltete sich 2001 unser BOT-Projekt für ein neues internationales Terminal am Ninoy Aquino International Airport in der philippinischen Hauptstadt Manila. Dort liegt der Baufortschritt im Plan, und die Inbetriebnahme ist für den November 2002 vorgesehen. Aufgrund geänderter Einschätzungen der zukünftigen Profitabilität haben wir Abschreibungen vorgenommen. Daneben stellen sich im Zusammenhang mit diesem Vorhaben politische Schwierigkeiten, die bei Eingehen des Engagements nicht vorhersehbar waren. Wir arbeiten konzentriert an einer Lösung.

Konzernintern haben wir die im Jahr 2000 eingeleitete Portfolio-Optimierung weiter vorangebracht. Wir haben damit Strukturen geschaffen, die uns befähigen, den Konzern noch effizienter zu steuern, unsere Leistungsfähigkeit zu steigern und die Kosten im Griff zu halten – Voraussetzung, um im zunehmend aggressiven globalen Wettbewerb konkurrenzfähig zu bleiben.

Ein zweigeteiltes Jahr war 2001 hinsichtlich der Geschäftsentwicklung. Den ersten etwa sieben Monaten, in denen das Verkehrsaufkommen trotz abkühlender Konjunktur und Lufthansa-Pilotenstreiks noch im Rahmen unserer Erwartungen lag, folgte ein bedrückender Herbst: Die sich verschärfende Konjunkturschwäche, vor allem aber die dramatischen Ereignisse des 11. September verhinderten, dass die traditionell bessere zweite Jahreshälfte unsere ursprünglichen Prognosen erfüllte. Dennoch fielen die Rückgänge für das Gesamtjahr mit nur 1,6 % beim Passagier-Aufkommen und 6 % beim Fracht-Umschlag geringer aus als zunächst befürchtet.

Damit sind wir in schwierigem Marktumfeld auf Kurs geblieben und legen Ihnen einen insgesamt positiven Jahresabschluss für den Fraport-Konzern vor. Den Abschluss haben wir erstmals in Euro erstellt. Wir konnten den Umsatz 2001 mit 1.580,6 Mio. Euro um 2,9 % gegenüber dem Vorjahr steigern. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen lag bei 507,2 Mio. Euro verglichen mit 533,5 Mio. Euro im Vorjahr. Der in 2001 erzielte Konzern-Jahresüberschuss betrug 101,1 Mio. Euro, ein Minus von 27,9 Mio. Euro gegenüber 2000. Im Blick auf das HGB-Ergebnis der Einzelgesellschaft für die Fraport AG von 61,0 Mio. Euro halten es Vorstand und Aufsichtsrat für angemessen, Ihnen, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, auf der bevorstehenden Hauptversammlung die Ausschüttung einer Dividende von 0,40 Euro je Aktie vorzuschlagen.

Das Jahr 2001 brachte eine Veränderung im Vorstand: Anfang April begrüßten wir Herbert Mai als neuen Arbeitsdirektor der Fraport AG im Vorstand. Er folgt in dieser Position Hans Georg Michel, der nach 15 Jahren Vorstandsarbeit zum 31. März in den Ruhestand trat. Wir danken Hans Georg Michel für seinen Beitrag zum Wohl unseres Unternehmens.

Ende 2001 wurden mit Wirkung zum 1. Januar 2002 Peter Schmitz und Bernd L. Struck zu Bereichsvorständen für die beiden größten Fraport-Bereiche, Bodenverkehrsdienste sowie Verkehrs- und Terminalmanagement, bestellt. Die Dezentralisierung dient unserem Ziel einer noch stärkeren Kundenorientierung.

Unser Dank gilt am Ende eines turbulenten Jahres unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Sie alle haben Fraport mit großer Leistungs- und Einsatzbereitschaft weiter vorangebracht.

Für die überschaubare Zukunft sind unsere Erwartungen positiv. Sie stützen sich auf unsere Erfahrungen der letzten Jahrzehnte und die mittelfristig unverändert guten Wachstumsprognosen für den Luftverkehr. Die Verkehrszahlen der ersten Monate des laufenden Jahres bestätigen unsere Vorhersage einer baldigen Rückkehr zur Normalität, das heißt, für uns zu wieder befriedigenden Zuwachsraten. Aus der Marktschwäche nach dem 11. September, mit der sich die Konsolidierung in der Luftfahrtbranche beschleunigt, werden die großen Airlines gestärkt hervorgehen. Davon profitieren auch die führenden Hubs wie der Flughafen Frankfurt.

Unsere formulierte Strategie werden wir konsequent verfolgen. Eckpunkte sind: kontinuierliche Weiterentwicklung unserer Kernkompetenzen, wirtschaftlicher und bedarfsgerechter Kapazitätsausbau am Standort Frankfurt sowie der internationale Einsatz unserer Fähigkeiten in Akquisitionen und Beteiligungen. Übergeordnetes Ziel unserer Strategie ist die nachhaltige Wertsteigerung des Unternehmens. Zu diesem Zweck hat der Vorstand im Jahr 2001 das *Projekt WM 2005 – Gemeinsam Werte schaffen für morgen* – gestartet, in dessen Rahmen für alle Bereiche des Unternehmens wertsteigernde Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden.



Dr. Wilhelm Bender



Prof. Manfred Schölch



Johannes Endler



Prof. Barbara Jakubeit



Herbert Mai

Chronik 2001

- 1. Januar** Die Fraport-Tochtergesellschaft CIVAS GmbH übernimmt 45 % der Anteile der ICTS Europe Holdings B.V., Amsterdam, die an zahlreichen europäischen Flughäfen Sicherheits-Dienstleistungen erbringt. Die restlichen 55 % erwirbt die Fraport AG mit Wirkung zum 1. Januar 2002.
- 14. Februar** Die Fraport AG, der US-Baukonzern Bechtel und das peruanische Bauunternehmen Cosapi übernehmen als Lima Airport Partners das Management des Flughafens der peruanischen Hauptstadt.
- 21. Februar** Die Fraport AG und die Schiphol Group gewinnen im Rahmen ihrer Allianz „Pantares“ mit lokalen Partnern die Ausschreibung für ein Logistikzentrum in Hongkong.
- 22. Februar** Der Flughafen Frankfurt wird von der Association of European Airlines (AEA) zum pünktlichsten Hub-Airport Europas erklärt.
- 28. März** Der neue Flughafen in Athen wird eröffnet. Die Fraport AG ist Hauptberaterin der Airport-Betreibergesellschaft.
- 24. April** Erste Bilanzpressekonferenz unter dem neuen Firmennamen Fraport AG. Vorstandsvorsitzender Dr. Wilhelm Bender präsentiert Rekordzahlen für das Geschäftsjahr 2000, u. a. einen um 62 % gestiegenen Jahresüberschuss.
- 21. Mai** Der Verkaufsprospekt für den anstehenden Börsengang der Fraport AG wird veröffentlicht.
- 29. Mai** Ein größeres und moderneres Call Center nimmt seinen Betrieb auf.
- 1. Juni** Unter www.fraport.de präsentiert sich unser Unternehmen mit völlig neuem, zum Dialog mit uns einladendem Internet-Auftritt.
- 11. Juni** Die Fraport AG wird als erster deutscher Flughafen-Betreiber an der Frankfurter Börse notiert.
- 5. Juli** Umfragen bestätigen: Die Bevölkerung steht hinter einem nachfragegerechten Ausbau von Flughäfen in Deutschland.
- 23. August** Die Fraport AG veröffentlicht erstmals einen Zwischenbericht: 5 % Umsatzplus – Konzern-Ergebnis um 43 % verbessert.
- 27. August** Die Fraport AG reicht beim Regierungspräsidium in Darmstadt den Antrag für das Raumordnungsverfahren zum Flughafen-Ausbau ein.
- 11. September** Nach den Terroranschlägen in den USA werden auch in Frankfurt die Sicherheitsmaßnahmen verschärft.
- 24. September** Die Fraport AG wird in den MDAX aufgenommen.
- 12. Oktober** Der Koordinationseckwert für den Flughafen Frankfurt wird leicht erhöht.
- 30. November** Mit Wirkung zum 1. Januar 2002 erhöht die Fraport AG die Entgelte für Airlines am Standort Frankfurt um insgesamt durchschnittlich 3,2 %.
- 31. Dezember** Die Fraport-Aktie wieder im Aufwind: Ein Jahresschlusskurs von 26,50 Euro stimmt optimistisch für das neue Börsenjahr.



Erfolgreiche Einführung von Deutschlands erster Flughafen-Aktie

Der Börsengang der Fraport AG war eine bedeutende Teilprivatisierung in Deutschland und im Börsenjahr 2001 eine der größten Neuemissionen. Mit der Aufnahme der Notierung im Amtlichen Handel der Frankfurter Börse am 11. Juni avancierte Fraport, mittlerweile ein MDAX-Unternehmen, zur ersten deutschen Flughafen-Aktie.

Es wurden rund 29 % des Aktienkapitals platziert; dies entspricht einem Bruttoerlös von 903,9 Mio. Euro. Ausgegeben wurden unter Berücksichtigung der Mehrzuteilung 26.105.000 Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von je 10 Euro. Sie sind für das Geschäftsjahr 2001 voll dividendenberechtigt.

Bei einer Preisspanne von 32 bis 37 Euro war die Nachfrage sowohl bei institutionellen als auch bei privaten Anlegern deutlich höher als das Angebot. Insgesamt orderten deutsche und internationale Investoren mehr als 190 Millionen Aktien; dies entspricht einer 7,5fachen Überzeichnung. Der Emissionspreis wurde im Bookbuilding-Verfahren bestimmt; er lag bei 35 Euro, wobei Frühzeichner von einem Preisnachlass von 1 Euro profitierten. Die Erstnotiz erreichte die Marke von 35,40 Euro.

Allein die Zeichnungsaufträge von Privatanlegern überstiegen das Volumen der Transaktion; auf sie entfielen 13 % der Gesamtnachfrage. Ähnlich zeigten institutionelle Anleger aus Deutschland, Europa und den USA mit Orders für 167,5 Millionen Aktien ein weit über den Erwartungen liegendes Interesse.

Sehr gute Resonanz fand die bevorrechtigte Zuteilung für Privatanleger aus der Rhein-Main Region, aus der rund 28 % der gesamten Privatanleger-Nachfrage kamen – ein Zeichen für die Verbundenheit der Region mit dem Flughafen Frankfurt. Das attraktive Mitarbeiter-Beteiligungsprogramm nutzten rund 56 % der zeichnungsberechtigten Beschäftigten des Fraport-Konzerns. Vorstand und Führungskräfte nehmen an einem Aktienoptionsplan teil.

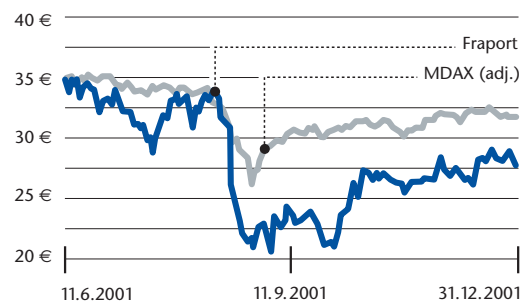
Der Emissionserlös soll zur Finanzierung unseres künftigen Wachstums am Standort Frankfurt und in anderen Zielmärkten verwendet werden. Der Aufwand für den Börsengang wurde gemäß IAS ergebnisneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

Im Sog der Unsicherheit an Kapital- und Luftverkehrsmärkten

Das Börsenjahr 2001 war durch Unsicherheit an den Kapitalmärkten und zum Teil heftige Kursbewegungen gekennzeichnet. In den Aktienkursen von Fluggesellschaften, Flugzeugherstellern und auch Flughäfen spiegelten sich insbesondere in der zweiten Jahreshälfte neben der allgemein schlechten Börsensituation die stark nach unten revidierten Wachstumserwartungen für den Luftverkehr nach den Terroranschlägen vom 11. September wider.

Im Sog der Märkte tendierte auch unsere Aktie nach unten und erreichte am 21. September ihr Jahrestief bei 17,80 Euro. Danach kam es zu einer volatilen Erholungsphase, die am 23. November zu einem Zwischenhoch bei 27,25 Euro und schließlich zu einem Jahresschlusskurs von 26,50 Euro führte. Insgesamt hat die Kursentwicklung unserer Aktie die Performance des MDAX in 2001 nicht erreichen können. Der Börsenwert lag am 31. Dezember 2001 bei rund 2,4 Mrd. Euro; dies entspricht einer Abnahme von 24 % gegenüber dem Wert nach der Börseneinführung im Juni.

Kursentwicklung Fraport-Stammaktie vs. MDAX





Ergebnis je Aktie und Dividende

Im Geschäftsjahr 2001 haben wir ein Ergebnis je Aktie von 1,28 Euro erzielt, dabei wurde die Zahl der berücksichtigten Aktien nach IAS im Berichtsjahr als gewichteter Durchschnitt errechnet. Auf Basis aller Aktien zum Jahresende ergibt sich ein Ergebnis je Aktie von 1,12 Euro.

Auch nach der Teilprivatisierung bleibt es Politik von Fraport, eine an der Ertragslage orientierte Dividende an die Aktionäre auszuzahlen. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen deshalb für das Jahr 2001 eine Dividende von 0,40 Euro je Stückaktie vor.

Starke innere Werte des Fraport-Konzerns

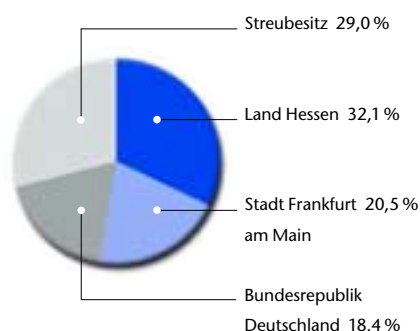
Grundsätzlich ist der Wert von Flughäfen nicht ausschließlich von Airlines und Luftverkehrsaufkommen abhängig. Wertfaktoren, die bei Fraport gleichermaßen zählen, sind der stabile Cash flow des Unternehmens und das hohe Wachstumspotenzial am Standort Frankfurt, dessen geplanter Ausbau starke politische und gesellschaftliche Unterstützung genießt. Hinzu kommen der erweiterte Spielraum – und die richtigen Konzepte – für die jetzt forcierte Expansion unseres Retailing-Geschäfts. Außerdem ist Fraport als leistungs- und wettbewerbsfähiger Player in internationalen Märkten gut positioniert. Dies gilt sowohl für Verkehrs- und Terminalmanagement als auch für Spezialdienstleistungen wie zum Beispiel Ground Handling, Flughafen-Sicherheit oder IT-Service. In allen Bereichen verfügen wir über unternehmerisch handelnde Führungskräfte und qualifizierte, engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – ein hoher Wert für ein Dienstleistungsunternehmen wie Fraport.

Die Fraport-Aktie auf einen Blick

Aktiengattung: auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien)

Grundkapital	€ 901.050.000
Rechnerischer Anteil am Grundkapital, je Aktie	€ 10,00
Gesamtzahl Aktien	90.105.000
Gewinn je Aktie (gewichteter)	€ 1,28
Gewinn je Aktie (Jahresende)	€ 1,12
Vorgeschlagene Dividende je Aktie	€ 0,40
Marktkapitalisierung per 31.12.2001	€ 2,4 Milliarden

Aktionärsstruktur



Steter Dialog mit Investoren und Analysten

Unser Bestreben ist es, mit umfassender, offener und zeitnaher Information größtmögliche Transparenz unseres Unternehmens für den Kapitalmarkt zu schaffen. Ein wichtiges Vehikel sind neben unserem Geschäftsbericht der Zwischenbericht, den wir erstmals Mitte 2001 veröffentlicht haben, sowie unsere Mitteilungen über aktuelle Entwicklungen im Konzern. Beginnend mit dem ersten Quartal 2002 erstellen wir regelmäßig Quartalsberichte. Darüber hinaus stellen wir Unternehmens- und Finanzinformationen auch auf unserer Website unter www.fraport.de zur Verfügung. Im Berichtsjahr haben wir unseren Internet-Auftritt insgesamt wesentlich verbessert und um die Rubrik Investor Relations erweitert.

Ein zentraler Aspekt unserer Investor Relations ist die Kontaktpflege zu Finanzanalysten und institutionellen Investoren im Rahmen von Konferenzen, Präsentationen und auch Einzelgesprächen. Im Berichtsjahr widmeten wir diesen Aktivitäten im Kontext unseres Börsengangs besonders viel Zeit. Den Dialog werden wir weiterführen und vertiefen.

Weitere Informationen und wichtige Termine für das laufende Geschäftsjahr sind im Finanzkalender auf der hinteren Umschlaginnenseite dieses Geschäftsberichts publiziert.

Konzern-Strategie

Weiterentwicklung der Kernkompetenzen in Frankfurt

Die Weiterentwicklung am Flughafen Frankfurt hat viele Facetten und ein Ziel: Steigerung der Hub-Kompetenz.

Wachstum in Frankfurt

Der Flughafen Frankfurt hat großes Wachstumspotenzial. Wir wollen es erschließen – mit dem Ausbau der Bahnen- und Terminal-Kapazitäten und mit innovativen Retailing-Konzepten.



Externes Wachstum

Die Position von Fraport als einem der drei führenden Airport-Konzerne der Welt zu festigen, bleibt unser strategisches Langfristziel. Im Geschäftsjahr 2001 haben wir unsere Strategie für externes Wachstum weiter fokussiert.





Unser Flughafen Frankfurt arbeitet mit der Präzision eines riesigen Uhrwerks – land- und luftseitig.



Weiterentwicklung der Kernkompetenzen in Frankfurt

Die Weiterentwicklung am Flughafen Frankfurt hat viele Facetten und ein Ziel: Steigerung der Hub-Kompetenz.

Als internationale Luftverkehrsdrehscheibe behauptete sich der Flughafen Frankfurt im zeitweise turbulenten Branchenumfeld 2001 gut. Vorteile erwachsen dem Standort aus der Politik der Airlines, in Krisenzeiten Kapazitäten anzupassen, das heißt, einzelne Routen stillzulegen und Flüge verstärkt auf große Drehkreuze zu zentralisieren. Das verschärft aber auch die Anforderungen an die Drehkreuz-Qualität unseres Flughafens: Er muss beispielsweise

in der Lage sein, noch mehr Umsteigerverkehr und einen höheren Anteil von Großraumflugzeugen zu bewältigen.

Kern unserer Politik für den Standort Frankfurt ist es deshalb, die Hub-Kompetenz des größten deutschen Airports kontinuierlich und nachhaltig zu verbessern. In diesem Sinne haben wir in 2001 vieles erreicht, operative und administrative Prozesse optimiert und Innovationen vorangetrieben.

Frankfurt – Europas pünktlichster Hub

In enger Zusammenarbeit mit Flugsicherung und Lufthansa verfolgen wir eine Vielzahl von Projekten, mit denen wir die Kapazität des bestehenden Start- und Landebahnsystems schrittweise steigern und die Pünktlichkeit in Frankfurt weiter verbessern wollen. Im Berichtsjahr haben wir in beidem sehr gute Fortschritte erzielt.



Die Pünktlichkeit hat sich 2001 gegenüber dem guten Vorjahreswert (75,5 %) um 0,8 Prozentpunkte auf 76,3 % verbessert. Dies trotz schwierigerer Rahmenbedingungen, unter anderem geprägt durch die Einführung einer neuen Luftraumstruktur im April und den Streik der Vereinigung Cockpit im Mai. Anerkennung erhielten wir dafür von der Vereinigung europäischer Fluggesellschaften (AEA), die Frankfurt 2001 zum zweiten Mal in Folge zum pünktlichsten Hub Europas erklärte. Auch den Connectivity Index der IATA führt Frankfurt als attraktivster Hub-Airport in Europa an, vor Amsterdam-Schiphol, Paris-Charles de Gaulle und London-Heathrow.

In der Erprobung befindet sich das neue Landeverfahren HALS/DTOP, das primär der Kapazitätserweiterung dient. Kern des Verfahrens ist eine zweite Landebahnschwelle auf der Südbahn in Landerichtung 25, die eine Verminderung des Abstands anfliegender Flugzeuge und damit einen deutlichen

Kapazitätzuwachs des Start- und Landebahnsystems ermöglicht. Der Probebetrieb hat die Funktionstüchtigkeit des Verfahrens erwiesen. Um den Verkehr am Boden noch besser zu steuern, setzen wir seit 2001 zwei neue Systeme ein, die ebenfalls zu einer effektiveren Nutzung vorhandener Kapazität beitragen.

Vor diesem Hintergrund konnten wir im Oktober 2001 für den Sommerflugplan 2002 eine Anhebung des Koordinationseckwerts erreichen. Mit Inkrafttreten des Sommerflugplans 2002 Anfang April profitiert Frankfurt von einem Eckwert von 80 (zuvor 78) Flugbewegungen pro Stunde für die Zeit zwischen 14 und 22 Uhr. Wir sind optimistisch, dass wir auch zukünftig die Kapazitätsauslastung weiter steigern können.



Logistik in Bestform für Passagiere und Gepäck, Flugzeuge und Fracht.

Bereit für eine neue Generation von Großraumflugzeugen

Weiterhin haben wir die Entwicklung der Infrastruktur am Boden vorangetrieben. Dabei richten wir am Flughafen Frankfurt nicht erst seit 2001 alle relevanten Planungen und Maßnahmen auf die Dimensionen der neuen Generation von Großraumflugzeugen einschließlich des Typs Airbus A380 aus.

In Vorbereitung auf den Airbus A340-600, der den Flughafen Frankfurt ab 2003 regelmäßig bedienen wird, fand Ende Oktober 2001 ein Testflug mit diesem Flugzeugtyp statt. Landung, Einrollen und Probefertigung verliefen reibungslos – ein Testergebnis, das die Kompatibilität des Flughafens Frankfurt für Jets dieser Größe unterstreicht.

Transit-Bereich B mit neuem Erscheinungsbild

Investitionen von insgesamt rund 170 Mio. Euro, davon etwa ein Drittel allein für verbesserten Brandschutz, fließen in die seit 1993 laufende Modernisierung und Erweiterung des stark frequentierten Transit-Bereichs B (Terminal 1). Wichtige Teilabschnitte der Arbeiten wurden im Berichtsjahr fertig. Die neue, als Verkehrsfläche für einreisende Passagiere konzipierte Ebene 3 mit ihrer groß dimensionierten Glaskuppel gibt dem Bereich ein helles, freundliches Erscheinungsbild. Die Ebene 2 ist nun ausreisenden Passagieren vorbehalten.

Mit dem Umbau ist zusätzliche gewerbliche Fläche geschaffen worden. Mehrere Restaurants, das Airport-Casino, eine weitere Lufthansa-Lounge und zahlreiche Geschäfte sorgen für ein attraktives Gastronomie-, Shopping- und Entertainment-Angebot. Die Arbeiten verlaufen im Plan und sollen im laufenden Jahr abgeschlossen werden.

Vorreiter in der Vernetzung von Verkehrssystemen

Ein Anreiz für Flugreisende, bei der Anreise nach Frankfurt auf Zubringerflüge oder das eigene Auto zu verzichten, ist die Schienenanbindung unseres Flughafens. Intermodalität generiert zusätzliches Verkehrsaufkommen für den Frankfurter Flughafen und entlastet ihn zugleich: Kurzstreckenflüge können auf die Schiene verlagert und damit dringend benötigte Zeitfenster für Mittel- und Langstreckenflüge gewonnen werden.

Mit dem AIRail Service, den wir in Kooperation mit Bahn und Lufthansa seit dem 1. März 2001 auf der Strecke Stuttgart-Hauptbahnhof – AIRail Terminal anbieten, hat der Flughafen Frankfurt ein Stück mehr Intermodalität gewonnen. Der „Zug zum Flug“ verzeichnete im Jahresverlauf eine stetig steigende Auslastung. Die intermodale Logistik für Passagiere und Gepäck funktioniert reibungslos, sodass in Frankfurt eine Umsteigezeit von 45 Minuten vom Zug auf das Flugzeug und zurück garantiert ist.

In einem nächsten Schritt sollen die Städte Köln und Düsseldorf an den AIRail Service angebunden werden. Eine Projektgruppe für dieses Vorhaben arbeitet bei Fraport bereits seit Mitte November 2001. Ab dem kommenden August soll auf der neuen ICE-Strecke Köln – Rhein/Main zunächst ein Shuttle-Verkehr und dann ab Dezember 2002 der Regelverkehr aufgenommen werden. Wir erwarten für Frankfurt hohe Verkehrszuwächse aus Nordrhein-Westfalen. Gleiches gilt für den Südwesten Deutschlands, wenn die Deutsche Bahn, wie angekündigt, die ICE-Strecke nach Stuttgart weiter ausbaut.

Der ICE wurde im Berichtsjahr von 1,9 Mio. Passagieren als bevorzugtes Reisemittel zum und vom Flughafen Frankfurt genutzt. Wir werten dies als Erfolg unserer intermodalen Konzepte, die den Flughafen Frankfurt in dem Maße, wie das europäische Schnellbahnnetz ausgebaut wird, zu einem der wichtigsten integrierten Verkehrszentren Europas machen werden.



Der Flughafen Frankfurt verbindet mit der Welt.

Auf der so genannten Platte über dem AIRail Terminal entsteht in den nächsten Jahren ein Gebäudekomplex, der unter anderem ein Hotel, eine Klinik, Büros, Restaurants und Geschäfte beherbergen wird.

Die Schlüsselfunktion des Ground Handling

Die Verknüpfung und Steuerung der gesamten Ground-Handling-Logistikkette am Boden mit Fokus auf größtmögliche Präzision und Schnelligkeit ist eine unserer Kernkompetenzen. Spitzenleistung hier erhöht die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems, verbessert die Pünktlichkeit und verkürzt die Turn-around-Zeiten am Boden – ein wirtschaftlicher Faktor für die Airlines.

Die Leistungsanforderungen rund um die Flugzeugabfertigung erfüllen wir mit gut trainierten, qualifizierten Mitarbeitern und modernstem Gerät. So forcierte der Fraport-Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste im Berichtsjahr vor allem den Flugzeugschlepp mit dem Einsatz von drei modernen „stangenlosen“ Schleppern. Sie ermöglichen auf den Rollwegen eine wesentlich höhere Schleppgeschwindigkeit beim Positionswechsel der Maschinen und erhöhen so die Kapazität des Rollwegesystems. Die Optimierung von Einsatzleitsystemen des Rampen- und Gepäckservice sowie die Präsenz eigener Koordinatoren im Hub Control Center der Lufthansa

machen uns fit für den internationalen Wettbewerb. Ein weiteres Beispiel von vielen Neuerungen im Berichtsjahr ist „Fast Lane“, ein Verfahren, das die Transportkette am Boden dank eines Truck-Docks schneller macht. So können Luftfrachtpaletten direkt ohne Hallenzwischenlagerung in die Speditionen-Lkws verladen werden.

Ground-Handling-Kompetenz hat im Fraport-Konzern eine Schlüsselfunktion, besonders in einem Umfeld wie dem des abgelaufenen Jahres, das marktseitig von zunehmendem Wettbewerb bei rückläufiger Konjunktur und kundenseitig von wachsendem Preisdruck bei steigenden Ansprüchen gekennzeichnet war.

Boomende CargoCity Süd

Effizientes Ground Handling, hohe Drehkreuzqualität, exzellente intermodale Transportverbindungen, gute Kundenorientierung und die modernen Anlagen der CargoCity Süd – diese Pluspunkte veranlassten Asiens Frachtextperten, den Flughafen Frankfurt auch 2001 wieder zum besten europäischen Cargo-Hub zu wählen. Wir haben die Position Frankfurts als All Cargo Airport im Berichtsjahr weiter ausgebaut.



Wir schaffen Mobilität für alle, indem wir angemessene Kapazitäten sicherstellen, und bleiben dabei umweltbewusst.

Für eine Ansiedlung in der CargoCity im Süden des Flughafen-Geländes haben wir auch in 2001 wieder neue Investoren gewonnen, darunter führende internationale Speditionen. Die Neuansiedler, wie die rund 200 bereits ansässigen Firmen in der CargoCity Süd, profitieren von den hochgradig verdichteten, optimal verzahnten Logistik-Strukturen am Frachtstandort Frankfurt. Insgesamt waren bei Jahresende 2001 bereits 89 % der vermarktbareren Flächen in der CargoCity Süd belegt, ein Stand, den wir in unseren ursprünglichen Planungen erst für das Jahr 2010 erwartet hatten.

Schon jetzt sind in der CargoCity Süd rund 4.300 Personen beschäftigt. Einige tausend Arbeitsplätze werden hinzukommen, wenn die zurzeit laufenden Bauprojekte der engagierten Investoren abgeschlossen sind.

Für den Frachtstandort und für Fraport ist der geplante Flughafen-Ausbau in Frankfurt von enormer Bedeutung: Rund 50 % des Frachtaufkommens in Frankfurt werden als Beiladefracht in Passagiermaschinen transportiert. Bedarfsgerechte Airport-Kapazitäten für den Passagierverkehr, wie wir sie mit dem Ausbau des Flughafens schaffen wollen, bedeuten somit auch für unser Frachtgeschäft großes Wachstumspotenzial.

Sicherheit – ein zentrales Thema im Luftverkehr

Für die Sicherheit des Flughafens und seiner Benutzer arbeiten wir eng mit den Behörden zusammen und stehen in ständigem Austausch mit Kunden und Konzessionären. Besondere Anforderungen stellten sich nach dem 11. September. Wir haben rasch und gezielt auf die veränderte Sicherheitslage reagiert; unter anderem wurden Sonderkontrollstellen für USA-Flüge und britische Carrier eingerichtet, Flugzeugpositionen unter Sicherheitsaspekten geändert und die Zugangskontrollen zu sicherheitsrelevanten Bereichen intensiviert.

Wir begrüßten die Bürgschaft der Bundesregierung für Haftungsrisiken im Luftverkehr. Sie gewährleistete, dass der Luftverkehr nach den Terroranschlägen aufrecht erhalten werden konnte, nachdem die Versicherer die Haftpflichtverträge gekündigt hatten. Die danach getroffene Entscheidung der Bundesregierung, die staatliche Deckung für Kriegs- und Terrorschäden in der Luftfahrt mehrfach zu verlängern, ist in der gesamten Luftfahrtbranche mit Erleichterung aufgenommen worden.



Wachstum in Frankfurt

Der Flughafen Frankfurt hat großes Wachstumspotenzial. Wir wollen es erschließen – mit dem Ausbau der Bahnen- und Terminal-Kapazitäten und mit innovativen Retailing-Konzepten.

Umfangreiche Vorbereitungsarbeiten auf das Raumordnungsverfahren (ROV), die erste von zwei entscheidenden Etappen im Genehmigungsprozess für den Kapazitätsausbau am Flughafen Frankfurt, prägten den Anfang des Berichtsjahres. Vorausgegangen war im November 2000 das so genannte Scoping, bei dem das zuständige Regierungspräsidium in Darmstadt Art und Umfang der einzureichenden Unterlagen festlegte.

Das Ausbauprojekt im Zeit- und Budgetplan

Am 27. August 2001 stellten wir den Antrag für das Raumordnungsverfahren – unterlegt mit einer umfassenden Darstellung des Ausbauprojekts, zahlreichen Studien und Fachgutachten. Wichtig für den offiziellen Beginn des Verfahrens war die Feststellung der Vollständigkeit der Unterlagen durch das Regierungspräsidium (RP), die im Oktober erfolgte.

An diesem behördlichen Verfahren, bei dem es um die Prüfung der Raum- und Umweltverträglichkeit des Ausbauprojekts geht und darum, ob es mit den Zielen der Landesplanung vereinbar ist, nehmen Kommunen und andere Träger öffentlicher Belange sowie Fachbehörden teil. Vom 12. November an konnten auch interessierte Bürgerinnen und Bürger Einblick in die ausgelegten Akten nehmen. Alle gegen die geplante Kapazitätserweiterung erhobenen Einwendungen werden vom Regierungspräsidium geprüft und erörtert. Nach Abschluss des ROV mit

Bekanntgabe der landesplanerischen Stellungnahme durch das RP Darmstadt wird Fraport unverzüglich die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (PFV) beantragen.

Unsere Option: Landebahn Nord-West

Während alle drei von den Mediatoren vorgeschlagenen Bahn-Varianten in das Raumordnungsverfahren eingebracht wurden, gibt Fraport explizit einer neuen Landebahn im Nord-Westen des Flughafen-Geländes (Nord-West-Variante) den Vorzug vor den mitgeprüften Varianten Landebahn Nord-Ost und Start- und Landebahn Süd. Wir haben unsere Option im Berichtsjahr vielfach begründet: Die von uns favorisierte Variante würde am wenigsten Fläche verbrauchen und die geringste Auswirkung auf den Bannwald haben. Sie würde die niedrigste Lärmbetroffenheit verursachen und die im Verhältnis besten Kapazitätswerte aufweisen. Welche der drei Varianten letztlich realisiert werden soll, wird erst mit dem Abschluss des Raumordnungsverfahrens feststehen. Ausschließlich diese Variante wird dann Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein.



Die Hub-Kompetenz des Flughafens Frankfurt – das ist modernste Technik plus hohe Mitarbeiterleistung.

Bedarfsgerechte Kapazität – existenziell für ein internationales Drehkreuz

Dass der Flughafen Frankfurt eine Erweiterung des Start- und Landebahnsystems um eine weitere Bahn und ein drittes Terminal braucht, belegen alle Prognosen zum Wachstum des internationalen Luftverkehrs, der nach wie vor einer der dynamischsten Märkte überhaupt ist. Verkehrswachstum in der Luft erfordert aber ausreichende Kapazitäten am Boden. Dies gilt in erster Linie für große Hubs wie Frankfurt, denn vor allem auf sie konzentriert sich das Weltluftverkehrswachstum. Zudem wird die absehbare Konsolidierung in der Luftfahrtbranche die Konzentration von Flugbewegungen auf große Hubs zusätzlich verstärken.

Am Flughafen Frankfurt übersteigt die Nachfrage nach Zeitfenstern für Starts und Landungen (Slots) das Angebot seit langem erheblich. Die mit dem Sommerflugplan 2002 eingeführte Erhöhung des Koordinations-Eckwerts ändert nichts daran, dass in Frankfurt die Kapazitätsgrenze de facto bereits überschritten ist. Wird die Bahnenkapazität nicht ausgebaut, werden Airlines, Netzstrukturen und Infrastruktur an andere Standorte abwandern. Frankfurts Konkurrenten wären bereit und auch in der Lage, die Abwanderer aufzunehmen: Andere große europäische Standorte, die ebenfalls Hub-Funktionen wahrnehmen, verfügen bereits über ausreichende Start- und Landebahnkapazitäten oder planen, ihre Kapazität relativ rasch zu steigern, wie das Beispiel Paris zeigt.

Nur mit hinreichender Kapazität kann der Flughafen Frankfurt als Hub wettbewerbsfähig bleiben. Andernfalls droht der Verlust der Hub-Funktion, das heißt, der Verzicht auf eine Kapazitätserweiterung würde für Frankfurt nicht nur Stagnation auf dem erreichten Niveau, sondern Rückentwicklung bedeuten – mit schwerwiegenden negativen Folgen für das Umland, seine Wirtschaft und seinen Arbeitsmarkt.

Unterstützung aus Politik und Bevölkerung

Unser bedeutendstes Vorhaben der nächsten Jahre gehen wir mit der Gewissheit an, dass es breiteste politische und gesellschaftliche Unterstützung hat. Wir berufen uns dabei auf den Beschluss der Bundesregierung für eine nachfragegerechte Erweiterung der Kapazitäten der deutschen Flughäfen und die mit überwältigender Stimmenmehrheit gefasste Entschließung des Hessischen Landtags für den Ausbau des Frankfurter Flughafens. Auch die Bevölkerung ist mehrheitlich positiv eingestellt, wie alle bisher in Auftrag gegebenen Umfragen unabhängiger Meinungsforschungsinstitute in der Region und in ganz Hessen belegen.

Fraport hat das Ende Januar 2000 vorgelegte Mediationsergebnis in allen Teilen akzeptiert. Das Mediationspaket schließt die Einführung eines Verbots geplanter Flüge zwischen 23 und 5 Uhr mit der Inbetriebnahme einer zusätzlichen Landebahn ausdrücklich ein. Die Entscheidung darüber liegt bei dem Hessischen Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung.

Die Problematik einschneidender Maßnahmen

Verständlicherweise sind Nachtflüge und deren mögliches Verbot ein in der Öffentlichkeit und zwischen den Interessengruppen intensiv und kontrovers diskutiertes Thema. Wir haben deshalb im Berichtsjahr ein unabhängiges Gutachten erstellen lassen. Es belegt, dass ein Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt logistisch grundsätzlich realisierbar ist. Allerdings macht es auch die Problematik einer derart einschneidenden Maßnahme an einem internationalen Hub wie Frankfurt mit seinen komplexen Verkehrsaufgaben deutlich.





Motor der steigenden Nachfrage nach Slots sind die mobilen Verbraucher und die Erfordernisse einer global verflochtenen Wirtschaft.



Zehn-Punkte-Programm zeigt Wirkung

Konstruktiver Dialog ist ein zentrales Anliegen unseres Zehn-Punkte-Programms, das wir im Rahmen der Landtagsanhörung zum Flughafen-Ausbau im Mai 2000 vorgelegt haben. Wir können heute berichten, dass wir bei der Umsetzung des Programms in einigen Punkten inzwischen gute Fortschritte gemacht haben:

Bereits für den Winterflugplan 2001/2002 war die Zahl der koordinierten Nachtflugbewegungen auf den Wert des vorangegangenen Winterflugplans begrenzt. Für den Zeitraum vom Sommerflugplan 2002 bis zum Winterflugplan 2005/2006 hat der Hessische Verkehrsminister dieses Bewegungskontingent in ein Lärmkontingent umgewandelt, das das Fluglärmvolumen intelligent steuert. Unterschreitet eine Airline ihr Lärmpunktekonto für eine Flugplanperiode durch Einsatz leiseren Fluggeräts, kann sie ein Drittel der nicht ausgeschöpften Lärmpunkte auf den Folgeflugplan übertragen und für zusätzliche Flugbewegungen nutzen. Überschreitet sie ihr Lärmpunktekonto, verringert sich ihr Lärmkontingent für die folgende Flugplanperiode entsprechend.

Als erster deutscher Flughafen hat Frankfurt am 1. Januar 2001 eine Entgeltordnung eingeführt, die eine Differenzierung der lärmabhängigen Entgeltkomponente nach dem vor Ort gemessenen Lärm enthält. Die Berechnung der Landeentgelte basiert jetzt zum Teil auf einem Lärmklassensystem mit sieben Lärmklassen, in welche die einzelnen Flugzeugtypen eingeteilt sind. Mit unserer seit Anfang 2002 wirksamen Entgeltordnung werden insbesondere Nachtflüge mit geräuschintensivem Gerät im Vergleich zur vorherigen Regelung finanziell nochmals stärker belastet. Leises Fluggerät ist entsprechend günstiger eingestuft, sodass durch diese Entgeltregelung keine zusätzlichen Erlöse entstehen.

Die neue Entgeltstruktur ist ein massiver Anreiz für Fluggesellschaften, von und nach Frankfurt geräuscharmeres Fluggerät einzusetzen. Zudem können wir „Lärmsünder“ jetzt noch exakter identifizieren. Im Berichtsjahr haben wir unsere Fluglärm-Überwachung, die bislang schon über die gesetzlichen Anforderungen hinausging, weiter verbessert. Es ist nun möglich, Lärmmessdaten und Flugereignisse mittels Radardaten zu korrelieren. Mit 25 stationären und drei mobilen Messstellen verfügt Frankfurt über eines der umfassendsten Fluglärm-Überwachungsnetze der Welt.



Eine Zielsetzung unseres Zehn-Punkte-Programms ist die wirtschaftlich vernünftige Nutzung anderer Standorte zur Entlastung des Flughafens Frankfurt. Dieser Punkt kann allerdings nur langfristig umgesetzt werden, da eine Verlagerung von Flugverkehr aus Frankfurt nur im Konsens mit den beteiligten Partnern – Airlines, Deutsche Post, Frachtunternehmen – zu verwirklichen ist. Wir prüfen zurzeit gemeinsam mit den betroffenen Nutzern, inwieweit Teile des Fracht- und Charter-Verkehrs insbesondere zu Abend- und Nachtzeiten vom Flughafen Frankfurt-Hahn übernommen werden könnten. Aber auch dies wäre – ebenso wie die Verlagerung des Nachtluftpoststerns – eine allenfalls mittelfristig mögliche Option, da sich komplexe logistische Prozessabläufe nicht kurzfristig ändern lassen und die mit Verkehrsverlagerungen verbundenen Belastungen für die betroffenen Unternehmen sehr sorgfältig abzuwägen sein werden.

Doch selbst bei weitestgehender Verwirklichung aller Maßnahmen wie Verkehrsverlagerung an andere Standorte oder auf die Schiene und bessere Nutzung vorhandener Kapazität benötigen wir am Flughafen Frankfurt mindestens 120 Flugbewegungen pro Stunde. Deshalb gibt es zum Ausbau des Bahnsystems keine Alternative.

Die neue Landebahn – ein Zukunftssignal

Mit unserem Engagement, das Ausbauprojekt am Bedarf orientiert und innerhalb des geplanten Zeitrahmens zu realisieren, wollen wir ein Zukunftssignal setzen – nicht nur für unsere Aktionäre, die zu Recht eine Wertsteigerung ihres Investments erwarten, sondern ebenso für alle am Flughafen Frankfurt operierenden Unternehmen, für die Region Rhein-Main und nicht zuletzt für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Viele unserer Beschäftigten zeigen enorme Einsatzbereitschaft bei der Mitarbeit im Regionalen Dialogforum, in Gesprächsrunden oder auch auf den Touren unseres Infomobils in den Umlandgemeinden. Informiert und offen stellen sie sich dabei auch kontroversen Diskussionen und sprechen für den Ausbau. Wir schätzen ihre Integrität und ihre aktive Unterstützung einer positiven Meinungsbildung zum Flughafen-Ausbau sehr hoch ein.



Unsere Investitionen steigern die Attraktivität der „Erlebniswelt Flughafen“.

Ausbau des Retailing-Geschäfts

Flughäfen sind Marktplatz, Treffpunkt und Erlebniswelt für die mobile Gesellschaft von heute. Das wollen wir uns für größtmöglichen wirtschaftlichen Erfolg nutzbar machen.

Die Einkaufs-, Gastronomie- und Dienstleistungsbereiche des Flughafens Frankfurt für Reisende noch attraktiver zu gestalten, ist erklärtes Ziel von Fraport. Dahinter steht das Bemühen, unser Non-Aviation-Geschäft, dem wir neben dem Retailing als weitere wichtige Ertragsquellen das Parkraum-Management und die Vermietung zurechnen, maßgeblich und nachhaltig zu stärken.

Masterplan 2003 für die Erweiterung der Einkaufs- und Erlebniswelt

Am Flughafen Frankfurt hat der Bereich Retailing in den letzten Jahren stetig an Bedeutung gewonnen. Parallel dazu entwickelte sich zum Beispiel das Terminal 1 zu einer völlig neuen Erlebniswelt mit vielseitigen attraktiven Gastronomie- und Shopping-Angeboten.

Unsere Pläne reichen aber weiter. Im Berichtsjahr haben wir für den Flughafen Frankfurt einen Masterplan entwickelt, der die Realisierung von zwei Teilprojekten bis Ende 2003 vorsieht. In einem ersten Schritt sollen zwei Anbauten an den Terminals 1 und 2 entstehen, die wertvolle zusätzliche Flächen für Duty-free- und Travel-Value-Shops schaffen. In einer zweiten Phase sollen etwa bis 2007 die Einzelhandelsflächen in beiden Terminals auf insgesamt 20.000 Quadratmeter erweitert werden.

Erhebliche und strukturell wie konzeptionell völlig neue Möglichkeiten für unser Retailing-Geschäft eröffnen sich auf längere Sicht im Rahmen des geplanten Flughafen-Ausbaus, mit dem auch ein drittes Terminal entstehen wird.

Spezialisierte Tochterunternehmen

Im Berichtsjahr fiel die Entscheidung, mit der ECE, einem Unternehmen der Otto-Gruppe, die Kräfte zu bündeln. Die Gesellschaft ist in Europa Marktführer im Shopping-Center-Bereich. Anfang August nahm unser Jointventure mit ECE, die Airport Retail Solutions GmbH (ARS), in Frankfurt ihre Arbeit auf. Mit dem Planungs-Know-how, das ECE in die gemeinsame Tochter einbringt, wollen wir das große und absehbar wachsende Retailing-Potenzial am Flughafen Frankfurt erschließen. Dabei haben wir auch die interessanten Möglichkeiten, die Internet und E-Commerce bieten, im Visier. Als international orientierter Airport-Konzern planen wir langfristig die externe Vermarktung unserer Retailing-Kompetenz, vorrangig an Fraport-Standorten, jedoch auch an anderen Airports in aller Welt.

Mit der Stärkung unserer Retailing-Aktivitäten erweitern wir ebenfalls unsere Werbeträger-Kapazität. Seit Januar 2001 kooperieren wir mit der französischen JC Decaux-Gruppe, dem Weltmarktführer in Außen- und Flughafen-Werbung. Im Gegenzug zu dem Engagement von JC Decaux bei der Fraport-Tochter Media Frankfurt GmbH haben wir Anteile an der neu gegründeten JC Decaux-Tochter, JC Decaux Airport Media GmbH, erworben. Die strategische Partnerschaft ermöglicht uns die Entwicklung und Vermarktung neuer Werbetechniken auch außerhalb unseres Standorts Frankfurt.





Externes Wachstum

Die Position von Fraport als einem der drei führenden Airport-Konzerne der Welt zu festigen, bleibt unser strategisches Langfristziel. Im Geschäftsjahr 2001 haben wir unsere Strategie für externes Wachstum weiter fokussiert.

Die Expansionsstrategie von Fraport setzt im nationalen Umfeld den Schwerpunkt auf den Flughafen Frankfurt-Hahn. Die Situation des Airports im Hunsrück ist durch hohe Investitionen in die Infrastruktur und beachtliche Zuwachsraten im Passagierverkehr gekennzeichnet: Allein seit der Inbetriebnahme des neuen Terminals im April 2000 hat sich das durchschnittliche Fluggastaufkommen in etwa verdoppelt.

Hohe Investitionen in den Standort Frankfurt-Hahn

Am 16. August 2001 erfolgte die Grundsteinlegung für die Erweiterung des Terminals, die mittlerweile abgeschlossen ist. Damit erhöht sich die Jahreskapazität auf 1,2 Mio. Passagiere. Das Projekt einer Verlängerung der Start- und Landebahn, die den Airport fit für größeres Fluggerät machen soll, befindet sich derzeit im Prüfstadium. Dies in Verbindung mit der Möglichkeit des 24-Stunden-Betriebs, einem schnellen Umschlag und kurzen Bodenzeiten schafft immer bessere Voraussetzungen dafür, dass Frankfurt-Hahn in den Verkehrsbereichen Fracht, Charter und preisgünstiger europaweiter Linienverbindungen den Flughafen Frankfurt ergänzen kann.

Durch die im November publizierte Entscheidung der Ryanair, in Frankfurt-Hahn ihren zweiten kontinentaleuropäischen Hub einzurichten, steht das laufende Jahr unter positiven Vorzeichen. Der Schritt der irischen Airline unterstreicht eindrucksvoll die hervorragenden Perspektiven von Frankfurt-Hahn, sich längerfristig zum führenden Low-Cost-Airport Deutschlands zu entwickeln.

Rückenwind für Frankfurt-Hahn kommt auch von politischer Seite. Die Länderregierungen von Hessen und Rheinland-Pfalz setzen sich für einen zügigen Ausbau der Verkehrsanbindung des Flughafens im Hunsrück in Richtung Frankfurt Main mit Unterstützung des Bundes als Voraussetzung eines gut funktionierenden Flughafen-Systems zwischen beiden Airports ein.

Hauptstadt-Projekt im Wartestand

Die Chance, unsere Airport-Expertise an einem weiteren Standort innerhalb Deutschlands einzubringen, bietet sich in der Bundeshauptstadt mit dem geplanten Flughafen Berlin Brandenburg International. Das Konsortium hat ein neues Angebot abgegeben; eine konkrete Entscheidung dazu lag bei Drucklegung dieses Geschäftsberichts noch nicht vor.

Management-Kompetenz: Kern der Internationalisierungsstrategie

Expansion in internationale Märkte heißt für uns nicht Volumenwachstum durch Zukauf von Umsatz um jeden Preis. Wir konzentrieren uns auf ein nachhaltig rentables Geschäft, das unsere Kriterien sowohl für strategisches als auch für Wertschaffungspotenzial erfüllen kann. Dabei streben wir angemessenen Einfluss in der Führung von Projekten oder Unternehmen an, in denen wir uns engagieren. Denn nur über diesen Hebel wird der Transfer von Fraport-Know-how machbar, der unabdingbar ist, wenn wir die gesteckten operativen und wirtschaftlichen Ziele erreichen wollen.

International bieten wir in erster Linie unsere Management-Kompetenz an, die wir an Kontinentaleuropas führender Luftverkehrsdrehscheibe entwickelt haben und seit Jahren mit wachsendem Erfolg einsetzen. Diese Kompetenz, ergänzt um die konzeptionellen Fähigkeiten unserer Consulting-Tochter DACO, ist im Rahmen unserer Internationalisierungsstrategie das Kernangebot: Sie befähigt uns, Großflughäfen als hoch komplexe Systeme zu führen. Was uns darüber hinaus vom Wettbewerb differenziert, ist unser Angebot an qualifiziertem Airport-Service, das heißt, spezialisierten Ground-Handling-Fähigkeiten, mit denen wir die Drehkreuzqualität an Airline-Hubs optimieren.

In Zukunft wollen wir uns verstärkt auf Groß-Projekte konzentrieren. Solche Vorhaben stellen besonders hohe Anforderungen an Management-Kompetenz



Manila



Antalya



Wir exportieren Frankfurter Airport-Know-how mit Erfolg.

und Erfahrung – exakt das, was uns als Flughafen-Manager und -Dienstleister auszeichnet. Und sie bieten überdurchschnittliches Potenzial. Allerdings befinden wir uns bei Projekten dieser Kategorie in scharfem globalem Wettbewerb.

Weltweite Aktivitäten

Internationale Projekte unterschiedlicher Art und Größe beschäftigten uns im Geschäftsjahr 2001.

Unser erstes BOT-Projekt im östlichen Mittelmeerraum, das internationale Terminal am Flughafen von Antalya, schrieb im Berichtsjahr seinen Erfolg fort. Mit 8,9 Mio. Fluggästen erzielte der vorrangig von Urlaubern genutzte Airport an der türkischen Riviera im Jahr 2001 einen neuen Passagierrekord. Der wachstumsstarke Airport ist ein strategisch bedeutendes Asset in unserem Portfolio und ein Vorzeigebjekt in der Region.

Auf den Philippinen konnten wir am 24. Juli 2001 das Richtfest des neuen internationalen Passagierterminals am Ninoy Aquino International Airport in Manila feiern. Die Bauarbeiten an dem größten Infrastruktur-Projekt auf den Philippinen waren im Juli 2000 aufgenommen worden. Der Baufortschritt entwickelt sich weiter im Plan, sodass die Inbetriebnahme des neuen Terminals voraussichtlich Ende des laufenden Jahres erfolgen kann. Die Verhandlungen über die offenen Themen dauern noch an.

In Südamerika übernahm Fraport zusammen mit den Partnern Bechtel Enterprises und Cosapi im Februar das Management des Flughafens Jorge Chavez in Lima, Peru. Das Konsortium hatte im November 2000 die Ausschreibung für Betrieb und Ausbau dieses Airports gewonnen. Der Hauptstadt-Flughafen des Andenstaates soll in den nächsten Jahren mit Frankfurter Know-how modernisiert und zu einem attraktiven, wirtschaftlich erfolgreichen Airport nach internationalen Standards ausgebaut werden.

Gut entwickelt sich das erste Asien-Projekt von Pantares, unserer Airport-Allianz mit der Schiphol Group. Im Oktober erfolgte der erste Spatenstich für den Bau eines viergeschossigen Frachtlogistikzentrums am neuen Airport Chek Lap Kok bei Hongkong, das die im Februar 2001 gegründete Tradeport Hong Kong Ltd. zusammen mit lokalen Partnern realisieren wird. Das Logistikzentrum soll Anfang 2003 in Betrieb gehen. Die Betriebskonzession hat eine Laufzeit von 25 Jahren.

In Athen-Spata wurde im März 2001 nach gut vier Jahren Bauzeit der neue Flughafen Eleftherios Venizelos offiziell eingeweiht. Mit einer Kapazität von 16 Mio. Passagieren in der heutigen Ausbaustufe und Erweiterungsmöglichkeiten auf bis zu 50 Mio. hat Athen-Spata alle Voraussetzungen für ein großes Drehkreuz in Südosteuropa. Die Fraport AG ist im Rahmen eines seit Juni 1996 bestehenden Vertrags Hauptberaterin der Betreibergesellschaft, Athens International Airport S.A. (AIA), und hat als solche auch die Inbetriebnahme des Flughafens vorbereitet und begleitet.

Wachstumsmarkt Airport Security

Im Bereich professioneller Sicherheitsdienstleistungen für Flughäfen registrieren wir nicht erst seit den Terroranschlägen vom 11. September einen spürbaren Nachfrageschub. Wir haben bereits in Vorjahren begonnen, uns in diesem Markt stärker zu engagieren. Im Berichtsjahr setzten wir diese Linie fort: Anfang 2001 haben wir uns über unsere Tochter CIVAS GmbH an der ICTS Europe Holdings B.V. (mit zusammen über 6.000 Mitarbeitern), dem europäischen Marktführer im Bereich Aviation Security, beteiligt und zum 1. Januar 2002 die restlichen Anteile übernommen. Die Gesellschaft ist europaweit an über 30 Standorten aktiv. Damit ist das Unternehmen der europäische Marktführer im Bereich Aviation Security.



Flughafen Frankfurt-Hahn im Hunsrück.

Konsolidierung im Ground Handling

Unser externes Geschäft im Markt für Bodenverkehrsdienstleistungen stand im Berichtsjahr im Zeichen von Konsolidierung und Integration unserer bestehenden Beteiligungen in den Fraport-Konzern.

Die Aktivitäten unserer Töchter und Jointventures im Bereich Ground Handling konzentrieren sich auf unseren Kernmarkt Europa. Einen Schwerpunkt bildet Spanien, wo wir an insgesamt sechs Standorten Bodenverkehrsdienstleistungen erbringen. Unser Jointventure Ineuropa Handling ist beispielhaft für die erfolgreiche internationale Vermarktung von Fraport-Know-how. Die Gesellschaft konnte ihre bereits starke Position im Berichtsjahr weiter ausbauen.

Andere Standorte, an denen wir Bodenverkehrsdienstleistungen erbringen, sind Athen-Spata, Wien-Schwechat und die drei portugiesischen Flughäfen Lissabon, Faro und Porto.

Weltmarktfähige IT-Solutions für Airports

Im Oktober 2001 wurde Pantares Systems B.V., ein Jointventure im Bereich Informations- und Kommunikationsdienstleistungen, unter dem Dach unserer strategischen Allianz mit der Schiphol Group gegründet. Pantares Systems konzentriert sich unter dem Aspekt größtmöglicher Synergieeffekte auf die Entwicklung und den Betrieb von IT-Lösungen. Im Vordergrund stehen dabei Projekte im Bereich der automatisierten Passagierkontrolle und Passagierführung sowie Wireless-LAN-Lösungen. Pantares Systems soll schwerpunktmäßig an Flughäfen, an welchen die Schiphol Group und Fraport gemeinsam beteiligt sind, aktiv werden. Mittelfristig will die Gesellschaft das beachtliche Marktpotenzial für ihre IT-Solutions und Beratungsleistungen weltweit auch außerhalb der Standorte der Allianz erschließen. Dabei werden die Flughäfen Frankfurt und Amsterdam als überzeugende Referenzmodelle dienen.



Qualifizierte, motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Wenn eine Maschine im Anflug auf Frankfurt ist oder ein Fluggast am Schalter sein Gepäck eincheckt, läuft im Hintergrund eine komplexe Maschinerie. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Fraport – jeder an seinem Platz ein Spezialist – sorgen für reibungslose Abläufe auf dem Vorfeld, in den Passagier-Terminals und der Gepäckabfertigung. Jede Minute zählt, jeder Arbeitsschritt muss passen, im direkten Kontakt mit Passagieren und Airline-Kunden ebenso wie in den Back Offices. Nirgendwo kann modernste Technik, die wir nutzen, persönliche Leistung ersetzen.

Dies gilt vor allem dann, wenn, wie im Jahr 2001, außergewöhnliche Ereignisse besondere Maßnahmen und extreme Flexibilität erfordern. Wir haben es in hohem Maße der Beweglichkeit und Einsatzbereitschaft unserer Beschäftigten zu verdanken, dass wir die operativen Herausforderungen im Kielwasser des Lufthansa-Pilotenstreiks und der Terroranschläge vom 11. September weitestgehend problemlos bewältigen konnten.

Diesem Engagement trägt die Fraport AG mit einem Höchstmaß an sozialer Verantwortung Rechnung. Statt Arbeitsplätze abzubauen haben wir den Schwerpunkt auf flexible Anpassung des Personaleinsatzes an die geänderte Nachfragesituation gelegt und damit wertvolle Kräfte, die wir bei wieder wachsendem Verkehrsaufkommen dringend brauchen, im Unternehmen halten können.

Mit LEA zu höherer Mitarbeiter- und Unternehmensleistung

Persönliche Leistung am Arbeitsplatz zu fördern und zu honorieren, ist die Zielsetzung unseres neuen leistungs- und erfolgsabhängigen Vergütungssystems LEA (Leistung – Erfolg – Anerkennung). Dieses von

Management und Betriebsrat der Fraport AG entwickelte System, eine Kombination aus Leistungs- und Erfolgsbeteiligung, wird mindestens für die nächsten fünf Jahre in Kraft bleiben. Das neue Vergütungssystem ist von der überwiegenden Mehrzahl unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gut aufgenommen worden. Wir sind überzeugt, dass es in den kommenden Jahren zum unternehmerischen Erfolg des Fraport-Konzerns beitragen wird.

Mitarbeiter – willkommene Aktionäre

Der Börsengang der Fraport AG motivierte viele unserer Beschäftigten, Aktionär bzw. Aktionärin ihres Unternehmens zu werden. Die mit rund 56 % erfreulich hohe Teilnahmequote an unserem attraktiven Mitarbeiterbeteiligungsprogramm werten wir als ein Zeichen des Vertrauens in die Zukunft von Fraport. Über den Börsengang hinaus bieten wir unseren Beschäftigten auch in den kommenden Jahren die Möglichkeit, im Rahmen des neuen LEA-Systems am Ergebnis von Fraport teilzuhaben.

Zukunftsfaktor Human Resources

Erfolg in unseren Märkten wie an der Börse – und hier schließt sich der Kreis – ist aber unmittelbar abhängig von der Leistungsfähigkeit und -bereitschaft jedes Einzelnen im Unternehmen. Gute Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen und langfristig an das Unternehmen zu binden, sind für uns entscheidende Faktoren zur Sicherung des Wachstums und die Voraussetzung, um Fraport zu nachhaltigem operativen Erfolg im globalen Airport-Geschäft zu führen. Der fachlichen Mitarbeiteraus- und -weiterbildung sowie der Rekrutierung und Qualifizierung fähiger Nachwuchsführungskräfte messen wir deshalb strategische Bedeutung bei.



Blick auf Fernbahnhof und Terminal 1.

Wesentlicher Arbeitsschwerpunkt der Personalentwicklung war wiederum die fachliche und fachübergreifende Weiterbildung. Zu den Neuerungen im Berichtsjahr zählte unter anderem die Einführung der so genannten Qualifizierungs-Karte „Q-Card“, die als Weiterbildungsangebot für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dient. Die Mitarbeiter der Fraport AG erhalten jährlich ein individuelles Schulungsbudget im Wert von 600 Euro, das sie für den Besuch von Seminaren in ihrer Freizeit nutzen können. Für berufsbezogene Fortbildungen stehen die umfassenden Programmangebote von Airport Academy und Airport College zur Verfügung. Im Sinne einer unternehmenseinheitlichen und konzernweiten Ausrichtung unserer Personalentwicklung können diese Programme auch von den Beschäftigten unserer Tochterunternehmen mit Mehrheitsbeteiligung wahrgenommen werden.

Darüber hinaus unterstützen wir die fachliche und persönliche Entwicklung unserer Mitarbeiter mit der „Job-Allianz“, einer unternehmensübergreifenden Kooperation mit Degussa AG, Deutsche Bank AG und Deutsche Lufthansa AG im Rahmen der bundesweiten Initiative für Beschäftigung. Die Job-Allianz-Partner bieten gemeinsam eine Intranet-basierte Plattform an, die einen so genannten Kompetenz- und Neigungsspiegel, praxisnahe Orientierungshilfen zu zwischenbetrieblichen Qualifizierungs- und Entwicklungsmöglichkeiten, temporäre Mitarbeiteraustauschprogramme, einen gemeinsamen Stellenmarkt sowie aktuelle Informationen zu Trends am Arbeitsmarkt umfasst.

Der Fraport-Konzern und die Umwelt

Der Fraport-Konzern ist sich seiner besonderen Umweltverantwortung als Flughafen-Betreiber bewusst. Deshalb – und weil wir ein hohes eigenes Interesse an einer Umweltpolitik haben, die sich an ökologischer Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit ausrichtet – ist Umweltschutz bereits seit 30 Jahren ein Grundsatz unserer Unternehmensphilosophie.

Initiativen für eine stetige Optimierung der Umweltsituation

Wir haben in diesen Jahren mit viel Engagement darauf hingearbeitet, dass der Flughafen Frankfurt seine Umwelt so wenig wie möglich belastet. So belohnen wir schon seit langem den Einsatz leiserer Flugzeuge über unsere Gebührenpolitik mit finanziellen Vorteilen für die Airlines. Unser intermodales Verkehrskonzept, das auf eine optimale Verknüpfung von Luft, Schiene und Straße zielt, hat weltweit Modellcharakter.

Um den Trinkwasserverbrauch zu verringern, setzen wir konsequent auf die Nutzung von Brauchwasser. Wir betreiben ein regelmäßiges Monitoring der Grundwasser- und Luftqualität auf dem Flughafen-Gelände.

In allen Flughafen-Bereichen, insbesondere in den Terminals, arbeiten wir ständig an Optimierungsmaßnahmen für eine höhere Energieeffizienz, zum Beispiel durch den Einsatz moderner Wärmerückgewinnung.

Unser ressourcenschonendes Abfallmanagement schließlich nutzt alle Möglichkeiten der Abfallvermeidung und der Verwertung nicht vermeidbarer Abfälle. Mit einer Recycling-Quote von 80 % (bei hausmüllähnlichen Gewerbeabfällen) ist der Flughafen Frankfurt in Deutschland beispielhaft.

Umwelt-Know-how für den Flughafen-Ausbau

Erklärtes Ziel von Fraport ist es, die Bahnenkapazität des Flughafens im Konsens mit der Region und im Einklang mit dem Mediationsergebnis auszubauen. Nicht nur, jedoch besonders in diesem Kontext sehen wir unsere Umweltpolitik als erfolgskritischen Faktor für den Flughafen Frankfurt. Bei den geplanten Maßnahmen im Rahmen des Flughafen-Ausbaus haben wir deshalb von Anfang an sichergestellt, dass unser vorhandenes Know-how im Bereich Umweltmanagement und Umwelttechnik in alle Abschnitte des geplanten Ausbaivorhabens einfließt und im Sinne ökologischer Nachhaltigkeit genutzt wird. Um die Ressource „Fläche“ zu scho-

nen, streben wir mit unserer Ausbauplanung ein Optimum an Kapazitätsgewinn auf einem Minimum von Fläche an.

Umweltmanagement nach EU-Standards

Fraport hat, zunächst am Standort Frankfurt, ein nach europäischen Standards validiertes Umweltmanagement aufgebaut, das die Vorgaben der Öko-Audit-Verordnung der Europäischen Union erfüllt. Es belegt unser Engagement bei der Einhaltung gesetzlicher Anforderungen und besonders für eine stetige Verbesserung des Umweltschutzes. Die erste unabhängige Überprüfung der Umweltleistungen und des Umweltmanagements am Standort Frankfurt haben wir 1999 erfolgreich bestanden. Seitdem haben wir unser Umweltmanagementsystem kontinuierlich weiterentwickelt. Wesentliche Daten zur Umweltsituation und zum betrieblichen Umweltschutz veröffentlichen wir regelmäßig mit unserer Umwelterklärung, seit 2001 auch im Internet.

Öko-Sponsoring der Fraport AG

Die Fraport AG hat sich entschieden, ihre intensiven Bemühungen um den Umwelt- und Naturschutz nicht nur auf das Flughafen-Gelände zu begrenzen, sondern auch das Umland in das Engagement einzubeziehen. Bereits 1997 wurde als Konsequenz aus dieser Entscheidung der Fraport-Umweltfonds gegründet. 140 Natur- und Umweltschutzaktivitäten in der Region wurden bereits gefördert. 88 Projekte sind „klassische“ Natur- und Umweltschutzmaßnahmen, 30 sind dem Bereich Umweltpädagogik und 22 der ökologischen Forschung zuzurechnen. Insgesamt zwölf Mio. Euro stellte die Fraport AG bisher aus dem Umweltfonds zur Verfügung.

Aufgrund dieser Initiative war es vielen Kommunen und Naturschutzverbänden trotz begrenzter eigener finanzieller Mittel auch im Berichtsjahr möglich, langfristig geplante Projekte zu realisieren. Diese dienen nicht nur der Aufwertung von Natur und Umwelt. Die Bürgerinnen und Bürger der Region können auch an der Steigerung des Freizeitwerts und der Lebensqualität teilhaben.

Renaturierung von versiegelten Flächen und Aufforstung von Brachland in der Rhein-Main-Region als Ausgleich für vom Flughafen Frankfurt benötigtes Areal sowie die finanzielle Unterstützung von Waldstabilisierungsmaßnahmen der hessischen Forstämter vor allem in der Nachbarschaft des Flughafens ergänzen die umweltorientierten Aktivitäten der Fraport AG.



Finanzbericht

Auf stabilem Kurs: Im schwierigen Marktumfeld des Geschäftsjahres 2001 erzielte Fraport ein positives Konzern-Ergebnis – eine solide Grundlage für unser künftiges Wachstum.

Damit sind wir auf dem Weg, den Wert unseres Unternehmens entsprechend unserer Business Mission und dem Wertmanagement nachhaltig zu steigern.



- Umsatz: € 1.580,6 Mio.
- EBITDA: € 507,2 Mio.
- Konzern-Jahresüberschuss: € 101,1 Mio.
- Dividendenvorschlag: € 0,40 je Aktie



Auf stabilem Kurs

Fraport ist in 2001 trotz schwieriger Rahmenbedingungen auf Kurs geblieben und kann einen insgesamt positiven Jahresabschluss vorweisen. Mit einem Konzern-Jahresüberschuss von € 101,1 Mio., einem Umsatzwachstum von 2,9 % und einem EBITDA von € 507,2 Mio. konnten wir unsere Geschäftsentwicklung auch vor dem Hintergrund einer sich weltweit abschwächenden Konjunktur und den Einbrüchen des Luftverkehrsaufkommens nach den Attentaten vom 11. September 2001 erfolgreich fortsetzen.

Marktumfeld und Entwicklung des Luftverkehrs

Die weltweite Konjunkturschwäche, von der Deutschland durch die hohe internationale Verflechtung besonders betroffen war, und die Auswirkungen der Anschläge vom 11. September 2001 führten zu signifikanten Einbußen im internationalen Luftverkehr. Das umgeschlagene Frachtaufkommen sank welt- und europaweit deutlich. Die europäischen Airports waren von den Rückgängen beim Passagieraufkommen allerdings weniger stark betroffen als beispielsweise Flughäfen in Nord-Amerika und im Nahen Osten.

Luftverkehrswachstum im Vergleich (in %)¹

Zeitraum Januar bis Dezember 2001	Flughafen Frankfurt Main		Deutschland (Internationale Verkehrs- flughäfen)		Europa		Welt	
	2001 ³	2000 ²	2001 ³	2000 ²	2001 ⁵	2000 ⁴	2001 ⁵	2000 ⁴
Anzahl Passagiere	-1,6	7,6	-2,5	6,7	-0,6	7,9	-2,6	5,8
Tonnage Fracht + Post	-5,5	10,4	-3,9	8,5	-6,1	7,9	-8,4	5,8
Flugzeugbewegungen	-0,3	4,6	-1,8	5,2	-1,1	3,2	-3,0	0,5

1 Sämtliche Zahlen beziehen sich auf den gewerblichen Verkehr (an + ab + Transit).

2 ADV-Monatsstatistik Dezember 2000 (Tabelle kumulierte Monatswerte).

3 ADV-Monatsstatistik Dezember 2001 (Tabelle kumulierte Monatswerte).

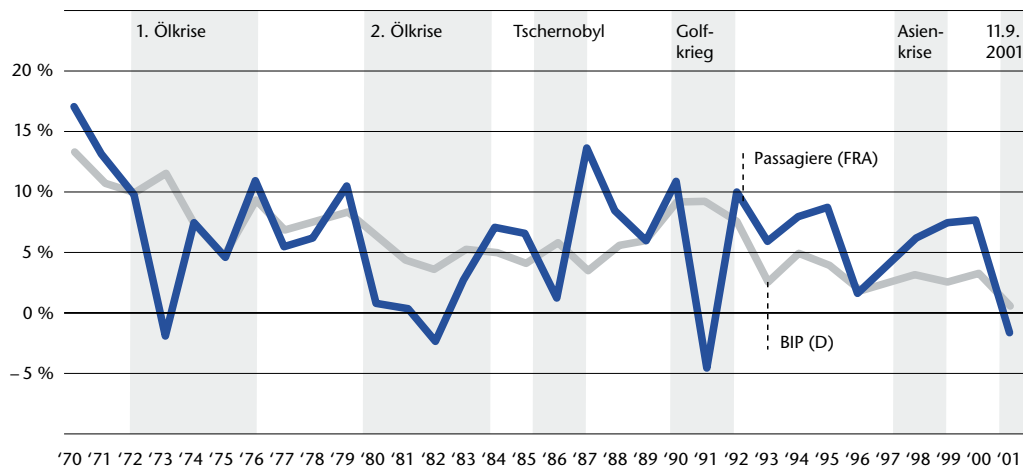
4 ACI Monthly World Wide Airport Traffic Report December 2000, Genf, 23. März 2001, o. S.

5 ACI Fax vom 26. März 2002; vorläufige, noch nicht publizierte Werte.

Fraport-Konzern

Konzernweit wurden 67,9 Mio. Fluggäste bedient. Im Vorjahresvergleich bedeutet dies eine Veränderung von 0,2 %. Die beförderte Cargo-Tonnage (= Fracht + Post) nahm um 1,8 % auf 1,9 Mio. t ab, und die Zahl der Flugzeugbewegungen ging um 1,1 % auf 718,7 Tsd. zurück.

Langfristige Veränderungsrate der jährlichen Passagierzahlen und des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in Deutschland



Passagierverkehr

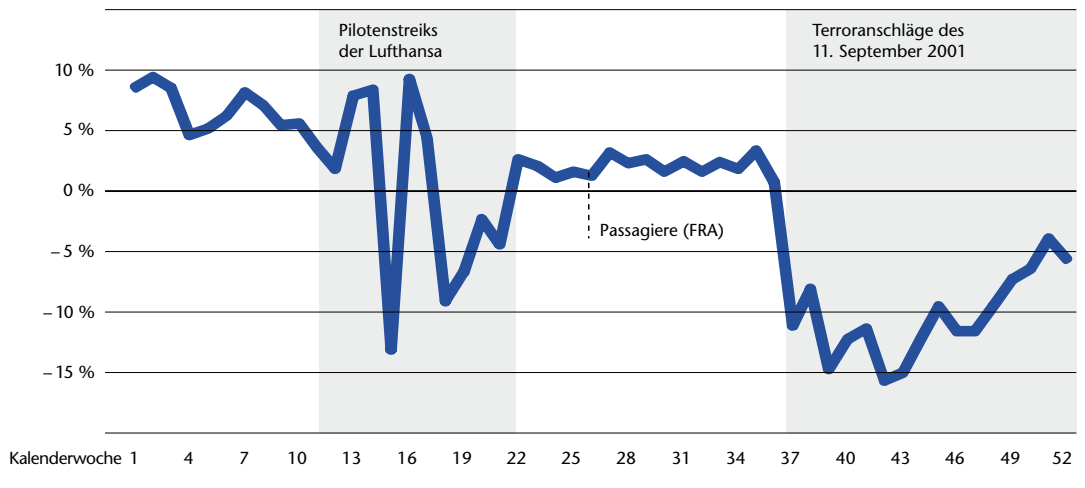
Die Abschwächung der Weltkonjunktur und die Auswirkungen nach dem 11. September verursachten im Vorjahresvergleich Rückgänge im Passagieraufkommen an unseren Standorten Frankfurt, Hannover-Langenhagen und Lima. Insbesondere am Standort Lima, wo der Nord-Amerika-Verkehr einen hohen Anteil aufweist, wirkte sich die zu Jahresbeginn einsetzende wirtschaftliche Abschwächung in den USA und der damit verbundene Rückgang der Auslandsreisen negativ auf die Zahl der Fluggäste aus. Demgegenüber wuchs das Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt-Hahn deutlich um 19,1 %. Die aufgrund der wirtschaftlichen Lage reduzierten Reisebudgets wirkten sich im Low-Cost-/No-Frills-Markt belebend auf die Nachfrage aus.

Der vorwiegend touristische Flughafen Antalya verzeichnete einen deutlichen Zuwachs bei den Passagierzahlen von 23,3 %.

Am Flughafen Frankfurt Main, dem mit einem Anteil von 71,6 % am gesamten Passagieraufkommen wichtigsten Standort im Fraport-Konzern, musste erstmals seit dem Golfkrieg im Jahr 1991 ein Rückgang des Passagierverkehrs hingenommen werden: Die Zahl der Fluggäste sank im Jahr 2001 um 1,6 % auf 48,6 Mio. und damit unter das Niveau des Spitzenjahres 2000.

In den ersten drei Monaten des Berichtsjahres setzte sich der Wachstumstrend der Vorjahre am Standort Frankfurt zunächst fort. Im Laufe des zweiten Quartals jedoch zeichnete sich bereits der Abschwung der

Veränderung der wöchentlichen Passagierzahlen in 2001



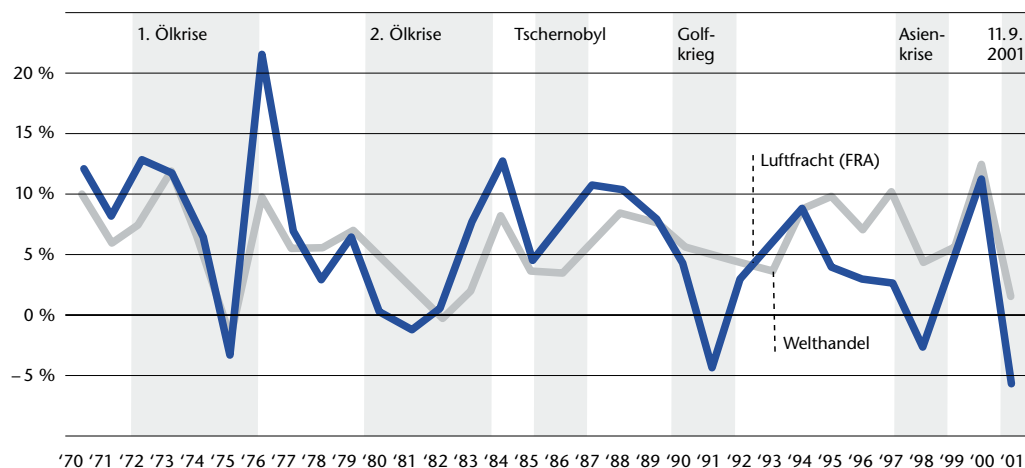
wirtschaftlichen Dynamik in Deutschland ab. Beim Inlandsverkehr äußerte sich dies in einer rückläufigen Nachfrage. Verstärkt wurde diese Entwicklung durch die Pilotenstreiks bei unserem größten Kunden Deutsche Lufthansa AG („Lufthansa“). Bei Strecken, auf denen die Bahn eine Alternative zum Flugzeug darstellt, kam es zu den größten Einbrüchen. Auch der Interkontverkehr verlor im zweiten Quartal zunehmend an Schwung, insbesondere der Nord-Amerika-Verkehr litt unter der Abschwächung der US-Konjunktur.

Unter dem Eindruck der Terroranschläge in New York und Washington sowie den anschließenden Auseinandersetzungen in Afghanistan waren am Standort Frankfurt zweistellige Einbrüche beim

Passagieraufkommen zu verzeichnen. Die Rückgänge schwächten sich jedoch kontinuierlich ab: Während das Minus bei den Fluggästen im Oktober im Vergleich zum Vorjahresmonat noch bei 13,9 % lag, ging es im November auf 10,9 % und im Dezember auf 7,9 % zurück.

Im Vergleich mit anderen deutschen Flughäfen weist der Flughafen Frankfurt Main zum Teil geringere Rückgänge aus. Kapazitätsanpassungen und die Konsolidierung bei den Luftverkehrsgesellschaften erhöhten den Umsteigerverkehr am Standort Frankfurt; eine in Krisenzeiten zu beobachtende Zentralisierung auf die Drehkreuze stärkte seine Hub-Funktion.

Langfristige Veränderungsrate des jährlichen Frachtaufkommens und des Welthandels



Frachtverkehr

Die Entwicklung der Frachtzahlen ist in hohem Maße von der weltweiten Konjunktur abhängig, während die Auswirkungen der Terroranschläge vom 11. September für das Luftfrachtaufkommen aufgrund der starken Produktionsbindung der Fracht weit weniger signifikant waren als für den Passagierverkehr. Die Abschwächung der Weltkonjunktur und der starke US-Dollar führten mit Ausnahme des Standorts Lima an allen Standorten des Fraport-Konzerns im Vorjahresvergleich zu deutlichen Einbußen. Am Flughafen Frankfurt-Hahn wurde der Rückgang des Frachtaufkommens durch den Weggang eines Hauptkunden zusätzlich verstärkt.

Am nach wie vor größten europäischen Cargo-Flughafen Frankfurt Main, auf den im Berichtsjahr ein Anteil von 86,1 % des konzernweiten Cargo-Aufkommens entfiel, ging die Zahl der umgeschlagenen Tonnen Luftfracht im Jahr 2001 ebenfalls zurück. Insgesamt wurden im Jahr 2001 knapp 1,5 Mio. t Fracht verladen. Dies entspricht einer Veränderungsrate von -6 % nach einem außergewöhnlich erfolgreichen Vorjahr.

Während im ersten Quartal das Luftfrachtaufkommen, insbesondere von der noch prosperierenden Binnenkonjunktur des Winterhalbjahres 2000/2001 getrieben, um 6,1 % wuchs, kam es im zweiten Quartal zu einem deutlichen Mengenrückgang, der im ersten Halbjahr insgesamt zu einem Rückgang der beförderten Tonnage Luftfracht um 0,6 % im Vorjahresvergleich führte.

Im Verlauf des Sommers wurden seitens der Wirtschaftsinstitute die Konjunkturprognosen mehrmals nach unten korrigiert; gegen Ende des Jahres 2001 zeichneten sich für Deutschland rezessive Tendenzen ab. Auch die Weltwirtschaftslage bot für den global orientierten Frachtumschlagshafen Frankfurt Main keine positiven Impulse. Dementsprechend nahm die beförderte Frachtmenge im weiteren Jahresverlauf ab.

Nach den Anschlägen vom 11. September kam es teilweise zu deutlichen Rückgängen, die hauptsächlich auf Flugausfälle und verschärfte Sicherheitskontrollen zurückzuführen waren. Insgesamt reagierte das Frachtgeschäft jedoch auch am Standort Frankfurt weniger auf die Ereignisse in den USA als der Passagierverkehr.

Luftpostverkehr

Die Menge der umgeschlagenen Luftpost am Standort Frankfurt blieb mit 141,1 Tsd. t im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert, unterlag im Laufe des Berichtsjahres jedoch starken Aufkommensschwankungen. Gründe hierfür waren die Tests neuer Verteilerverkehre im Frühjahr durch die Deutsche Post AG und die Pilotenstreiks im Mai.

Flugzeugbewegungen

Rückgänge bei der Zahl der Starts und Landungen im Vorjahresvergleich hatten die Flughäfen Saarbrücken und Hannover-Langenhagen hinzunehmen, an den Konzern-Standorten Frankfurt und Hahn konnte die Zahl der Bewegungen auf Vorjahresniveau gehalten werden. Der Flughafen Lima und in besonderem Maße der Flughafen Antalya verzeichneten Zuwächse.

Am Flughafen Frankfurt Main blieb die Zahl der Starts und Landungen im Jahr 2001 mit 456,5 Tsd. Flugzeugbewegungen um 0,5 % unter den Vorjahreswerten. Sonderereignisse prägten das Berichtsjahr: Witterungs- und streikbedingte Ausfälle, anslagsbedingte Flug-Streichungen sowie Streckenstilllegungen beeinflussten die Flugzeugbewegungen.

Spitzenmonat in Frankfurt war der Juli 2001 mit 41.092 Starts und Landungen. Absoluter Rekordtag war der 28. Juni mit insgesamt 1.395 Flugzeugbewegungen. Spitzenstunden gab es am 29. Juli bzw. 26. September mit jeweils 98 Starts und Landungen innerhalb einer Stunde. Diese Zahlen liegen nur knapp unter den bisherigen historischen Spitzenwerten.

Die Entwicklung der kumulierten Höchststartgewichte („MTOW“) ist maßgeblich für die Bestimmung der Start- und Landeentgelte. Am Standort Frankfurt verlief sie für das Gesamtjahr 2001 mit einem Plus von 0,8 % leicht positiv, profitierte dabei aber von der überproportionalen Entwicklung der MTOW's bis zum 11. September.

Für das Berichtsjahr ging die Auslastung (Sitzladefaktor) am Standort Frankfurt von ca. 70 % im Vorjahr auf 68 % leicht zurück. Auf die teilweise deutlichen Rückgänge des Sitzladefaktors nach den Terroranschlägen in den USA reagierten die Airlines zunehmend mit Kapazitätsanpassungen. Daher zog der Sitzladefaktor im Verlauf des vierten Quartals wieder an, ohne jedoch auf das Niveau vor den Ereignissen des 11. Septembers zurückzukehren.

Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt Main

	2001	2000	Veränderung in % ¹
Passagiere (Mio.)	48,6	49,4	-1,6
Luftfracht (Tsd. t)	1.494,1	1.589,4	-6,0
Luftpost (Tsd. t)	141,1	141,0	0,1
Flugzeugbewegungen (Tsd.) ²	456,5	458,7	-0,5
Höchststartgewichte (Tsd. t)	25.564,5	25.370,4	0,8
Sitzladefaktor	68,2 %	69,8 %	

¹ Veränderungsdaten basieren auf nicht-gerundeten Zahlen.

² Ohne Militärflüge.

Geschäftsstrategie

Unsere Business Mission, im Jahr 2005 einer der drei leistungs- und renditestärksten Airport-Konzerne weltweit zu sein, verfolgen wir mit einer Geschäftsstrategie, die Renditesteigerung und wertorientiertes Wachstum verbindet und auf drei Säulen ruht: Konsolidierung des Kerngeschäfts am Standort Frankfurt, bedarfsgerechter Kapazitätsausbau am Standort Frankfurt und Expansion außerhalb des Flughafens Frankfurt Main. Der Name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide und unser neues, im Berichtsjahr eingeführtes Erscheinungsbild sollen diese Zielsetzungen reflektieren, indem darin sowohl der Bezug zur Herkunft des Unternehmens beibehalten als auch seiner Neuorientierung in einem durch zunehmende Globalisierung und Wettbewerb gekennzeichneten Flughafen-Markt Ausdruck verliehen wird.

Projekte

Einer der für die Fraport AG wichtigsten Schritte im Jahr 2001 war unser erfolgreicher Börsengang am 11. Juni. Trotz schwierigen Börsenumfelds war die zweitgrößte deutsche Emission in 2001 7,5-fach überzeichnet. Bereits am 24. September 2001 erfolgte die Aufnahme in den MDAX.

Bei der Umsetzung unserer Unternehmensziele fokussieren wir Geschäftsfelder mit hohem strategischen Potenzial und hohem Wertschaffungspotenzial. Wir beurteilen das strategische Potenzial nach den Kriterien Marktvolumen, Marktentwicklung, der Anzahl der Konkurrenten sowie der Intensität und Art des Wettbewerbs; das Wertschaffungspotenzial wird nach einer Rendite über den Kapitalkosten beurteilt.

Mit dem Wertmanagement initiierten wir im Berichtsjahr ein Projekt, das diesen Grundgedanken mit der Entwicklung eines wertorientierten Steuerungsinstrumentariums Rechnung trägt. Mit der teilweise bereits in 2001 erfolgten Einführung von SAP R/3 werden die entsprechenden Steuerungsaspekte in unseren Planungs- und Controllingprozessen abgebildet.

Flughafen-Ausbau

Um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben und am prognostizierten Luftverkehrswachstum partizipieren zu können, ist der Ausbau des Flughafens Frankfurt Main erforderlich. Die im Berichtsjahr aufgetretenen Nachfragerückgänge werden sich nur temporär auf die Verkehrsentwicklung auswirken. Die grundlegenden langfristigen konjunkturellen Daten als wesentliche Einflussgröße für das Wachstum im Luftverkehr bestehen fort.

Der geplante Ausbau umfasst die Erweiterung des Start- und Landebahnsystems sowie den Bau neuer Terminalanlagen und notwendiger Infrastruktureinrichtungen. Mit dem Flughafen-Ausbau soll eine Kapazität von 660.000 Flugzeugbewegungen pro Jahr bzw. 120 Bewegungen pro Stunde erreicht werden.

Der Ausbau erfordert die Durchführung verschiedener gesetzlich vorgeschriebener Verwaltungsverfahren. Die Einreichung des Raumordnungsantrags durch die Fraport AG beim Regierungspräsidium Darmstadt als erste Stufe des notwendigen Verfahrens ist im Herbst letzten Jahres erfolgt. Durch die Veröffentlichung im Hessischen Staatsanzeiger am 22. Oktober 2001 wurde das Verfahren formell eingeleitet. Wir rechnen mit seinem Abschluss in der ersten Hälfte 2002. Damit sind wir in unserem Zeitplan.

Das eingeleitete Raumordnungsverfahren dient der Feststellung, ob der Flughafen-Ausbau mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt. Von den in Betracht kommenden drei Bahnvarianten (Nord-West, Nord-Ost, Süd) favorisiert Fraport die Nord-West-Variante. Gleichwohl wurden alle drei Ausbauvarianten in das Raumordnungsverfahren eingebracht.

In das Planfeststellungsverfahren wird nur die aufgrund der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens von Fraport bevorzugte Bahnvariante eingebracht. In diesem Verfahren wird die Zulässigkeit des Flughafen-Ausbaus im Hinblick auf alle öffentlichen Belange festgestellt. Unmittelbar nach Vorliegen des vollstreckbaren Planfeststellungsbeschlusses soll mit dem Bau der neuen Bahn begonnen werden.

Für das Jahr 2006 wird die Inbetriebnahme der neuen Bahn angestrebt, für 2007 die des ersten Terminalmoduls; die Module zwei und drei des neuen Terminals sollen 2009 bzw. 2013 folgen. Im Jahr 2013 soll das gesamte Ausbauprojekt abgeschlossen sein.

Zu den fünf Punkten des von der Mediationsgruppe der Hessischen Landesregierung empfohlenen und von Fraport mitgetragenen Maßnahmenkatalogs zählt die Optimierung des vorhandenen Start- und Landebahnensystems, die Kapazitätserweiterung durch Ausbau, die Einrichtung eines regionalen Dialogforums, ein Anti-Lärm-Pakt und Nachtflugbeschränkungen bis hin zum Nachtflugverbot. Die Kapazität des bestehenden Bahnensystems soll mittels eines neuen Landeverfahrens, dem High Approach Landing System/Dual Threshold Operation („HALS/DTOP“) und anderen geeigneten Maßnahmen gesteigert werden. Ein Programm zur Lärminderung sieht unter anderem die Kontingentierung von Fluglärm sowie die Festlegung von Lärmobergrenzen vor. Außerdem berücksichtigt das Programm Maßnahmen für passiven Schallschutz.

Zur Begleitung des Ausbaus hat Fraport ein Zehn-Punkte-Programm beschlossen, mit dem das Ziel verfolgt wird, Entlastungen für Flughafen-Anrainer, insbesondere während der Nachtstunden, nach Möglichkeit bereits vor Inbetriebnahme einer neuen Bahn zu erreichen. Mit dem Beginn der Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen noch im Jahr 2002 werden wir der vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung („HMWWL“) im Jahr 2001 erteilten Auflage nachkommen. Die Auflage steht mit weiteren lärmschutzbezogenen Auflagen in Zusammenhang mit der bestehenden luftverkehrsrechtlichen Betriebsgenehmigung für den Flughafen Frankfurt Main.

Fraport ist sich seiner Verantwortung für die Umwelt bewusst. Dementsprechend ist unsere Umweltpolitik sowohl auf wirtschaftliche als auch auf ökologische Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit ausgerichtet. Wir stellen sicher, dass unser Know-how im Bereich Umweltmanagement und -technik bei den geplanten Maßnahmen im Rahmen des Flughafen-Ausbaus umfassend Berücksichtigung findet.

Geschäftsentwicklung

Konzern-Umsatz und Ergebnis

	2001 in € Mio.	2000 in € Mio.	Veränderung in %
Umsatz	1.580,6	1.536,2	2,9
EBITDA	507,2	533,5	-4,9
EBIT	235,2	329,9	-28,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	170,2	265,9	-36,0
Konzern-Jahresüberschuss	101,1	129,0	-21,6

Fraport hatte im zurückliegenden Geschäftsjahr mit der sich weltweit abschwächenden Konjunktur nicht nur schwierige makroökonomische Rahmenbedingungen zu verkraften, sondern auch die Einbrüche der Verkehrszahlen nach den Terroranschlägen vom 11. September. Dadurch konnten die Ergebnisse die Höhe des Rekordjahres 2000 nicht erreichen. Dennoch sind wir auf Kurs geblieben: Wir erzielten einen Konzern-Jahresüberschuss in Höhe von € 101,1 Mio., das EBITDA betrug € 507,2 Mio. und die Umsätze erhöhten sich auf € 1.580,6 Mio.

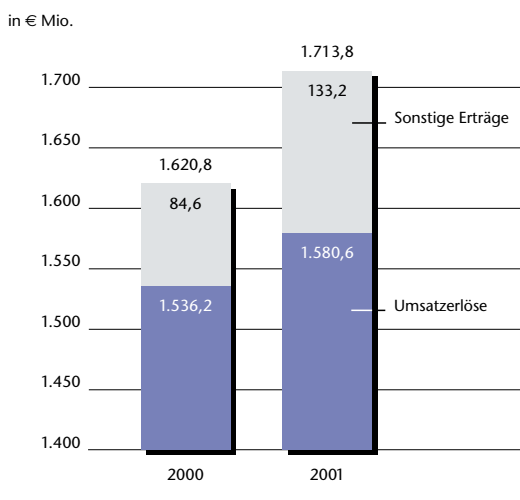
Der vom Fraport-Konzern in 2001 erwirtschaftete **Umsatz** von € 1.580,6 Mio. entspricht einem Zuwachs von 2,9 % im Vergleich zum Vorjahr. Umsatzsteigernd wirkte die zum 1. Januar 2001 in Kraft getretene Entgelterhöhung von durchschnittlich 3 % für Flughafen- und Infrastrukturentgelte am Standort Frankfurt. Zum Umsatzanstieg trugen auch im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Mieterlöse und Erlöse aus Umsatzabgaben am Flughafen Frankfurt Main bei.

Darüber hinaus sind die höheren Umsatzerlöse auf die erstmalige Vollkonsolidierung von CIVAS GmbH, CIVAS UK und Civas Deutschland GmbH zurückzuführen, die im Vorjahr quotaal einbezogen bzw. at equity bewertet wurden. Auswirkungen hatte auch der erstmalige Einbezug von HSG Hanseatic Security and Services GmbH, Civas Scandinavia AB, Fraport Peru S.A.C. und Fraport (Philippines) Services Inc. in den Konsolidierungskreis.

Umsatzmindernd wirkte dagegen der Rückgang des Verkehrsaufkommens infolge der sich weltweit abschwächenden Konjunktur und der Terroranschläge vom 11. September 2001.

Die **Gesamtleistung** des Fraport-Konzerns wuchs um 5,7 % auf € 1.713,8 Mio. und wies damit im Vorjahresvergleich einen stärkeren Anstieg als der Umsatz aus. Maßgeblich hierfür sind die sonstigen betrieblichen Erträge. Sie beliefen sich auf € 114,1 Mio. und lagen damit um 58,3 % über dem Vorjahreswert. Eine wesentliche Position war die ergebniswirksame Auflösung einer Umweltrückstellung am Standort Frankfurt sowie eine damit in Zusammenhang stehende Rückstellung für den Rechtsstreit in Höhe von insgesamt € 22,2 Mio. infolge eines Vergleichs mit dem Land Hessen. Im Zusammenhang mit bereits in Vorjahren geleisteten Bodensanierungsarbeiten entstand aufgrund eines Vergleichs eine Forderung gegenüber dem Land Hessen in Höhe von € 23,0 Mio. Ertragssteigernd wirkten sich der Verkauf von 39 % der Anteile an der Media Frankfurt GmbH („Media“) mit einem Veräuße-

Umsatz und Gesamtleistung



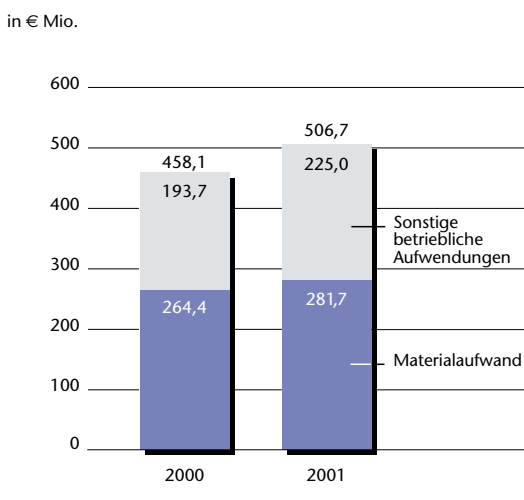
rungsgewinn von € 7,6 Mio. sowie steigende periodenfremde Erträge aus. Im Zusammenhang mit Fremdwährungspositionen waren Währungsgewinne in Höhe von € 21,6 Mio. im Vergleich zu € 13,3 Mio., die im Wesentlichen auf die US-Dollar-Aufwertung zurückzuführen sind, zu berücksichtigen.

Der **Sachaufwand** belief sich auf € 506,7 Mio. Dies entspricht einem Anstieg von 10,6 % im Vergleich zum Vorjahr.

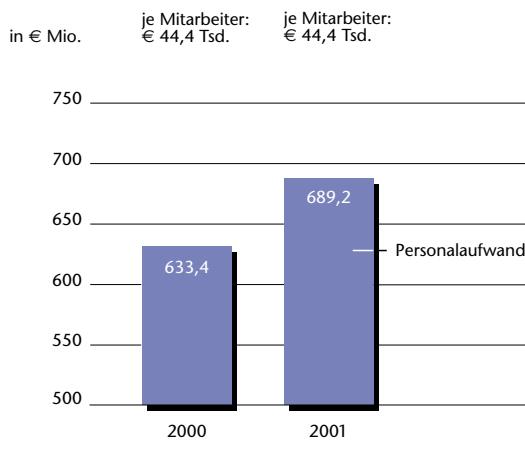
Der **Materialaufwand** nahm gegenüber dem Vorjahr um 6,5 % auf € 281,7 Mio. zu. Maßgeblich für die gestiegenen Aufwendungen für bezogene Leistungen waren aperiodische Instandhaltungsaufwendungen am Standort Frankfurt.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** erhöhten sich um 16,2 % oder € 31,3 Mio. auf € 225,0 Mio. Gründe für diese Entwicklung waren im Wesentlichen die hohen Einmalaufwendungen für die Durchführung strategischer Projekte wie die Einführung von SAP R/3 und das Wertmanagement. Weitere wesentliche Posten sind die Fremdwährungskursverluste aus Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Engagements in Manila, Antalya und Lima, insbesondere bedingt durch den stärkeren US-Dollar. Diese sind um € 20,0 Mio. auf € 35,7 Mio. im Berichtsjahr gestiegen. Dem stehen Fremdwährungskursgewinne in den sonstigen betrieblichen Erträgen in Höhe von € 21,6 Mio. gegenüber.

Sachaufwand



Personalaufwand



Der **Personalaufwand** nahm im Vorjahresvergleich um 8,8 % auf € 689,2 Mio. zu. Ursächlich hierfür war ein Anstieg der Mitarbeiterzahl im ersten Halbjahr zur Bewältigung des erwarteten Verkehrsmengenwachstums am Flughafen Frankfurt Main. Zudem stieg der Personalaufwand aufgrund der Konsolidierung von Tochterunternehmen, die in personalintensiven Geschäftsfeldern agieren, insbesondere aufgrund des Einbezugs der Civas Deutschland GmbH („Civas Deutschland“). Insgesamt hat sich der Personalaufwand konsolidierungskreisbedingt um € 8,1 Mio. erhöht. Ferner wirkte sich die BAT-Tariferhöhung des Vorjahres in 2001 erstmals ganzjährig mit 2 % aus; ab September 2001 wurde der Tarif um weitere 2,4 % angehoben. Darüber hinaus entstanden Aufwendungen für Sondersachverhalte wie das Mitarbeiterbeteiligungsprogramm im Rahmen des Börsengangs und das im Geschäftsjahr neu eingeführte leistungs- und erfolgsabhängige Bezahlungssystem LEA („Leistung – Erfolg – Anerkennung“). Dennoch konnte der Personalaufwand pro Mitarbeiter auf Vorjahresniveau gehalten werden.

Fraport beschäftigte im Jahr 2001 durchschnittlich 15.526 **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**. Dies entspricht einem Zuwachs von 8,8 % gegenüber dem Vorjahr. Ground Handling bleibt im Konzern das personalstärkste Segment. Den höchsten Personalzuwachs von 27,2 % hatte der Bereich Non-Aviation zu verzeichnen. In diesem Segment stieg die Mitarbeiterzahl vor allem konsolidierungskreisbedingt, insbesondere durch den Einbezug der Civas Deutschland.

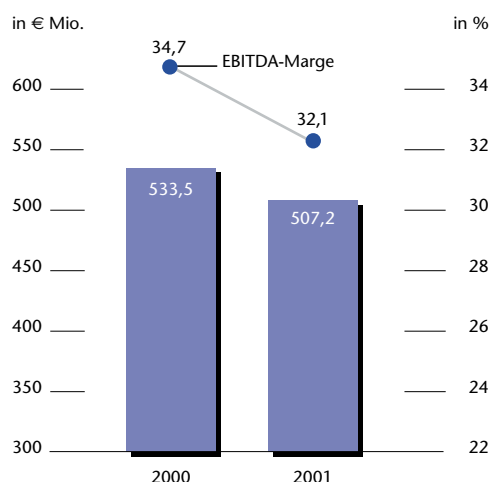
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Konzern-Segmenten

	2001	2000	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	3.145	3.008	4,6
Ground Handling	7.575	7.367	2,8
Non-Aviation	3.698	2.908	27,2
Sonstiges	1.108	988	12,1
Gesamt	15.526	14.271	8,8

Als Reaktion auf die Terroranschläge vom 11. September leiteten wir im Rahmen der konzernweiten Maßnahmen zur Kostenreduktion auch im Personalbereich Sofortmaßnahmen ein. Insbesondere wurde noch in 2001 der tarifliche Urlaubsanspruch am Standort Frankfurt – soweit möglich – abgebaut. Zudem wurde eine Überarbeitung der Personalplanung und eine fluktuationsbasierte Anpassung an ein reduziertes Verkehrsaufkommen eingeleitet. Trotz der ergriffenen Maßnahmen stieg die Personalaufwandsquote bezogen auf die Umsatzerlöse von 41,2 % im Vorjahr auf 43,6 % im Berichtsjahr an.

Das **EBITDA** sank um 4,9 % auf € 507,2 Mio. Die EBITDA-Marge bezogen auf die Umsatzerlöse verminderte sich von 34,7 % auf 32,1 %. Im rückläufigen EBITDA spiegeln sich die Sondereffekte bei den Personal- und Sachkosten wider. Darüber hinaus haben die Philippine International Air Terminals Corporation, Inc. („PIATCO“) und der Flughafen Hannover-Langenhagen den Aufwandssaldo aus dem Ergebnis at equity erhöht.

EBITDA



Die **Abschreibungen** auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen stiegen um 7,4 % auf € 209,3 Mio. Diese Entwicklung ist vor allem bedingt durch die brand-schutztechnische Ertüchtigung des Terminals 1, die Verlängerung des Flugsteigs A, den Ausbau der Gepäckförderanlagen und eine verbesserte Anbindung des ICE-Fernbahnhofs an das Terminal 1 am Flughafen Frankfurt Main.

Das **Zinsergebnis** ging um € 6,7 Mio. auf € -72,9 Mio. zurück. Der Rückgang von 10,1 % gegenüber dem Vorjahr erklärt sich aus Umfinanzierungsmaßnahmen im Rahmen des Börsengangs, die zu Vorfälligkeitsentschädigungen in Höhe von € 12,1 Mio. führten. Im Wesentlichen wurden langfristige Darlehen aus bestehenden Termingeldanlagen vorzeitig zurückgeführt. Die Tilgungen erfolgten zum Ende des Jahres 2001.

Das **Ergebnis at equity** und das **sonstige Finanzergebnis** verschlechterten sich. Hierzu trugen insbesondere die negativen Ergebnisse unserer Engagements in Hannover und Manila bei. Die erforderlichen **Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere** des Umlaufvermögens erhöhten sich deutlich. Nach den Terroranschlägen wurden für viele Flughäfen die langfristigen Verkehrsprognosen nach unten angepasst, der Beteiligungswert des Flughafens Hannover-Langenhagen wurde daraufhin außerplanmäßig um € 12,0 Mio. abgeschrieben. Wir haben auch unsere langfristige Einschätzung für das potenzielle Verkehrsaufkommen am Standort Manila nach unten revidiert. Dies führte unter anderem zu einer außerplanmäßigen Abschreibung auf die Ausleihungen für unser Engagement auf den Philippinen von rund € 60 Mio. Weitere außerplanmäßige Abschreibungen erfolgten für die Portway Handling de Portugal S.A. in Höhe von € 1,8 Mio. und für die Goldair Aviation Handling S.A. in Höhe von € 1,2 Mio., deren Markteintritte sich schwieriger als erwartet gestalteten.

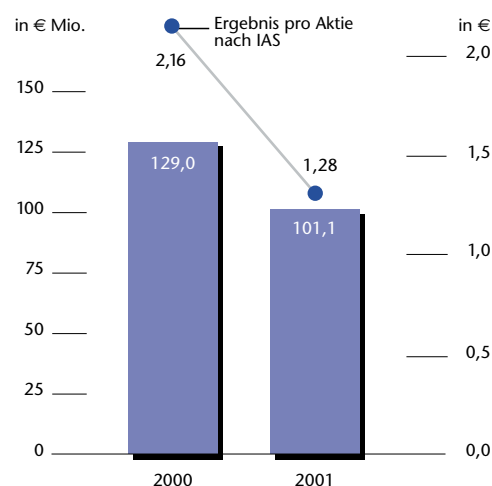
Die **Beteiligungserträge** dagegen erhöhten sich von € 8,5 Mio. auf € 15,1 Mio. im Berichtsjahr. Maßgeblich hierfür waren mit € 11,4 Mio. die Dividendenbezüge aus unserem Engagement in Antalya und mit € 3,3 Mio. das erfolgreiche Ground Handling-Geschäft an unseren spanischen Standorten.

Das **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** konnte das Rekordergebnis des Vorjahres nicht erreichen und sank im Vorjahresvergleich um 36,0 % auf € 170,2 Mio. Neben den Aufwandsposten trugen zu diesem Rückgang insbesondere die deutlich höheren Abschreibungen auf Finanzanlagen und das negative Ergebnis at equity bei.

Nach Abzug der Steuern und des fremden Gesellschaftern zustehenden Ergebnisses betrug der im Jahr 2001 erzielte **Konzern-Jahresüberschuss** € 101,1 Mio. und liegt damit um 21,6 % unter dem des Vorjahres. Insbesondere aufgrund der Senkung des Körperschaftsteuersatzes im Berichtsjahr lag der **Steueraufwand** deutlich unter dem des Vorjahres. Außerdem bildeten wir im Vorjahr hohe Steuerrückstellungen.

Das **Ergebnis pro Aktie** nach IAS, das sich nach dem gewichteten Durchschnitt der ausgegebenen Aktien im Berichtsjahr errechnet, beträgt € 1,28. Auf Basis aller dividendenberechtigten Aktien ergibt sich ein Ergebnis pro Aktie von € 1,12.

Konzern-Jahresüberschuss



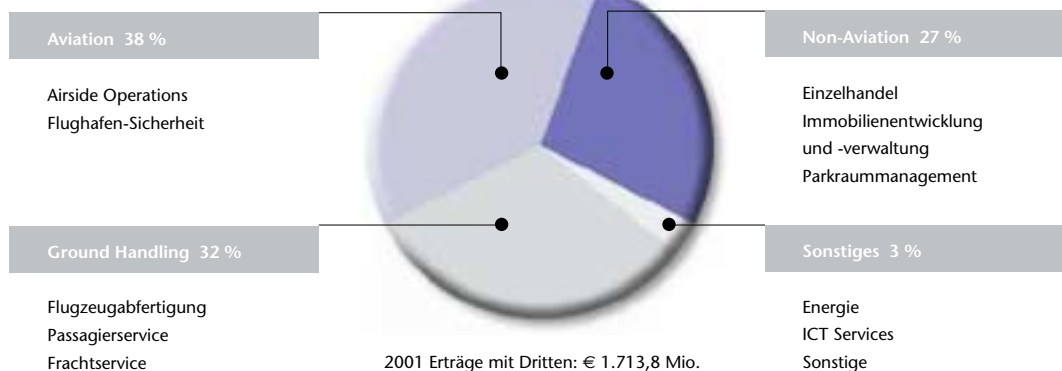
Der Aufsichtsrat und der Vorstand der Fraport AG werden der Hauptversammlung am 26. Juni 2002 vorschlagen, für 2001 eine **Dividende** von € 0,40 je Aktie zu beschließen. Dies entspricht einer Dividendenrendite von etwa 1,5 % bezogen auf den Jahreschlusskurs von € 26,5. Bezogen auf den Konzern-Jahresüberschuss beträgt die Ausschüttungsquote in diesem Fall 35,6 %.

Rentabilitätskennzahlen

in %	2001	2000
Umsatzrendite	10,3	16,6
EBITDA-Marge	32,1	34,7
EBIT-Marge	14,9	21,5
ROCE-Kapitalrendite	8,2	14,8

Aufgrund der verschlechterten Ertragslage sind die Rentabilitätskennzahlen im Jahr 2001 im Vergleich mit dem Vorjahr zurückgegangen. Die Umsatzrendite ist auf 10,3 % und die EBITDA-Marge um 2,6 Prozentpunkte auf 32,1 % gesunken. Die EBIT-Marge und die ROCE weisen mit einem Minus von 6,6 Prozentpunkten die deutlichsten Rückgänge auf. Die ROCE-Kapitalrendite, bei der das EBIT ins Verhältnis zum betriebsnotwendigen Kapital gesetzt wird, hat sich auf 8,2 % reduziert.

Konzern-Segmente



Im Rahmen der Segmentberichterstattung wird der Fraport-Konzern in vier Segmente eingeteilt: Aviation, Ground Handling, Non-Aviation und Sonstiges.

Den höchsten Anteil an den Erträgen mit Dritten erzielte das Segment Aviation, gefolgt von Ground Handling und Non-Aviation. Im Vorjahresvergleich konnte das Segment Non-Aviation die höchsten Zuwächse erwirtschaften.

EBITDA nach Segmenten

in € Mio.	2001	2000	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	53,7	95,3	-43,7
Ground Handling	27,6	64,8	-57,4
Non-Aviation	402,4	348,1	15,6
Sonstiges	23,5	25,3	-7,1
Gesamt	507,2	533,5	-4,9

Erträge mit Dritten

in € Mio.	2001	2000	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	655,7	617,7	6,2
Ground Handling	538,5	565,0	-4,7
Non-Aviation	469,4	391,5	19,9
Sonstiges	50,2	46,6	7,7
Gesamt	1.713,8	1.620,8	5,7

Die Aufteilung der Erträge mit Dritten nach geographischen Märkten zeigt, dass unsere Geschäftstätigkeit wie im Vorjahr hauptsächlich auf Deutschland konzentriert war, aber der Auslandsanteil in Höhe von 7 % entsprechend unserer Strategie im externen Geschäft zugenommen hat.

Erträge mit Dritten nach geographischen Märkten

in € Mio.	2001	2000
Geographische Märkte		
Deutschland	1.593,2	1.553,0
Übriges Europa	33,6	19,7
Asien	81,2	47,8
Übrige Welt	5,8	0,3
Gesamt	1.713,8	1.620,8

Segmentergebnisse

in € Mio.	2001	2000	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	9,5	51,7	-81,6
Ground Handling	7,2	41,2	-82,5
Non-Aviation	281,8	230,0	22,5
Sonstiges	10,1	11,5	-12,2
Gesamt	308,6	334,4	-7,7

Aviation

Das Konzern-Segment Aviation befasst sich mit der Entwicklung und dem Betrieb der Infrastruktur von Flughäfen einschließlich Start- und Landebahnssystemen, der Vorfeld- und Gepäckfördereinrichtungen sowie der Gewährleistung der Flughafen-Sicherheit am Standort Frankfurt.

Die Erträge mit Dritten erreichten in 2001 € 655,7 Mio., ein Zuwachs von 6,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Maßgeblich hierfür war der starke Ertragsanstieg am Standort Antalya, wo wir gemeinsam mit einem Partner das internationale Passagierterminal betreiben.

Am Standort Frankfurt konnte nur eine leichte Ertragssteigerung erzielt werden. Einer durchschnittlich 3-prozentigen Erhöhung der Flughafen- und Infrastrukturentgelte standen sinkende Verkehrszahlen aufgrund der Auswirkungen der Terroranschläge und der rückläufigen Weltwirtschaftslage entgegen. Gestiegen sind auch die Erträge aus Dienstleistungen zur Gewährleistung der Luftsicherheit, die wir am Standort Frankfurt auf Basis eines Grundlagenvorvertrages zwischen der Fraport AG und der Bundesrepublik Deutschland im Auftrag des Bundesministeriums des Inneren erbringen.

Der unerwartet geringe Ertragsanstieg führte für das Segment Aviation im Jahr 2001 zu einem Rückgang des Segmentergebnisses auf € 9,5 Mio. Das EBITDA ging um 43,7 % auf € 53,7 Mio. zurück. Der Anstieg der operativen Kosten im Segment Aviation resultierte wesentlich aus einer erhöhten internen Leistungsverrechnung infolge einer verbesserten Zuordnungssystematik. Dieser Effekt bildet sich spiegelbildlich im Segment Non-Aviation ab. Zum Anstieg der operativen Kosten trugen außerdem ein erhöhter Personal- und Instandhaltungsaufwand am Standort Frankfurt und Sondersachverhalte wie unrealisierte Fremdwährungskursverluste bei.

Ein positiver Beitrag zum Segmentergebnis resultierte wiederum aus unserem Engagement am Standort Antalya. Belastend wirkte sich hingegen das negative Ergebnis des Flughafens Frankfurt-Hahn aus.

Dies ist auf hohe Aufwendungen für Maßnahmen zur Kapazitätsentwicklung an dem ehemaligen US-Militärflughafen zurückzuführen, die auch durch die fortgesetzt positive Entwicklung des Passagieraufkommens nicht kompensiert werden konnten.

Die Flughäfen Hannover-Langenhagen und Saarbrücken hatten Einbußen im Luftverkehrsaufkommen infolge der nachlassenden Konjunktur und der Auswirkungen der Terroranschläge zu verkraften, die das Geschäftsergebnis beider Flughäfen belasteten. Der Standort Saarbrücken konnte dennoch einen positiven Beitrag zum Segment-Ergebnis erwirtschaften. Das negative Ergebnis des Flughafens Hannover-Langenhagen minderte über das Ergebnis at equity das EBITDA.

In Manila ist Fraport an der PIATCO beteiligt, die als maßgebliche Projektgesellschaft für Finanzierung, Planung und Bau des neuen internationalen Passagierterminals am Ninoy Aquino International Airport („NAIA“) verantwortlich ist. Die Kapazität des Gebäudes, das von Passagieren im internationalen Flugverkehr genutzt werden soll, liegt zunächst bei 13 Mio. Fluggästen pro Jahr; seine Inbetriebnahme ist für Ende 2002 vorgesehen. Es ist beabsichtigt, innerhalb des Terminals Geschäfte und Gastronomieeinrichtungen anzusiedeln und Duty-free-Shops zu betreiben. Unser Engagement in diesem Projekt zielt nicht nur auf die internationale Vermarktung unserer Kompetenzen beim Terminalmanagement. Vielmehr sollen die nach derzeitigem Planungsstand zu einem großen Teil aus Miet- und Konzessions-einnahmen zu erzielenden Umsatzerlöse über das Ergebnis at equity zum Geschäftserfolg der Fraport AG beitragen. Im Jahr 2001 verzeichnete der Standort Manila in der Bauphase des Terminals ein negatives Ergebnis.

Fraport hält eine Beteiligung in Höhe von 42,75 % an der Lima Airport Partners S.R.L. („LAP“), Peru, die eine Konzession über 30 Jahre zum Betrieb und Ausbau des Flughafens Jorge Chavez in Lima besitzt. Am 14. Februar 2001 hat die LAP den Betrieb des Flughafens übernommen. Der Standort Lima weist für das Berichtsjahr ein negatives Ergebnis at equity auf.

Ground Handling

Das Segment Ground Handling beinhaltet im Wesentlichen die Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen wie Flugzeugabfertigung, Passagier- und Frachtservice.

Im Jahr 2001 nahmen die Erträge mit Dritten im Segment Ground Handling um 4,7 % auf € 538,5 Mio. ab. Der Ertragsrückgang resultierte vor allem aus Einbußen an den Standorten Frankfurt und Hahn infolge der Terroranschläge vom 11. September und der im Jahresverlauf zunehmend rückläufigen weltweiten Konjunktur. Am Standort Frankfurt kam es im Zuge verstärkten Wettbewerbs zu leichten Marktanteilsverlusten. Der Weggang eines Hauptkunden wirkte am Flughafen Frankfurt-Hahn ertragsmindernd.

Ground Handling erzielte ein Segmentergebnis von € 7,2 Mio. und ein um 57,4 % verringertes EBITDA von € 27,6 Mio. Neben den Ertragsrückgängen an den Standorten Frankfurt und Hahn belasteten die infolge von Tarifierhöhungen und der Einführung von LEA gestiegenen Personalaufwendungen am Standort Frankfurt das Ergebnis. Auch die hohen Aufwendungen für den Markteintritt am Standort Wien spiegeln sich im Segmentergebnis wider. Positive Ergebnisse konnten mit Flugzeugenteisungsdienstleistungen am Standort Frankfurt und mit der Vermietung und Wartung von Bodendienstgeräten am Standort Brüssel erwirtschaftet werden. Das Segment-EBITDA wurde zudem durch einen negativen Ergebnisbeitrag der at equity bewerteten Beteiligungen reduziert.

Non-Aviation

Das Konzern-Segment Non-Aviation beinhaltet alle Aktivitäten hinsichtlich Entwicklung, Management und Vermarktung von Flughafen-Immobilien sowie Retail-Aktivitäten. Darüber hinaus umfasst es Instandhaltungsdienstleistungen sowie Versorgungs- und Ingenieurleistungen für den Betrieb und die Verfügbarkeit aller Gebäude, Geräte und technischen Anlagen an Flughäfen sowie Parkieranlagen.

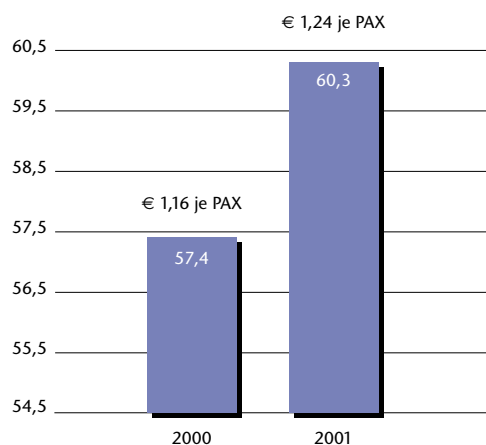
Im Segment Non-Aviation erzielten wir in 2001 einen Zuwachs der Erträge mit Dritten in Höhe von 19,9 % auf € 469,4 Mio. Ein Teil dieses Anstiegs ist

auf die verbesserte Zuordnungssystematik im Jahr 2001 zurückzuführen. Dieser Effekt wirkt sich im Konzern-Ergebnis neutral aus. Weitere Sondereffekte am Standort Frankfurt ergeben sich aus dem Veräußerungsgewinn eines Teilverkaufs der Media in Höhe von € 7,6 Mio. und die ergebniswirksame Auflösung einer Umweltrückstellung sowie einer in diesem Zusammenhang gebildeten Rückstellung für den Rechtsstreit in Höhe von insgesamt € 22,2 Mio. infolge eines Vergleichs mit dem Land Hessen. In Zusammenhang mit bereits in Vorjahren geleisteten Bodensanierungsarbeiten entstand ebenfalls aufgrund eines Vergleichs eine Forderung gegenüber dem Land Hessen.

Wesentlich für den Ertragszuwachs sind auch gestiegene Mieterlöse und Umsatzabgaben am Standort Frankfurt. Innerhalb der Umsatzabgaben nahmen auch die Erlöse aus den Retail-Aktivitäten im Berichtsjahr um 5,1 % auf € 60,3 Mio. zu. Die Retail-Erlöse pro Passagier stiegen um 6,9 % im Vergleich zum Vorjahr. In dieser Entwicklung spiegelt sich der Erfolg unseres Konzepts wider, die Attraktivität unseres Angebots durch bauliche Maßnahmen, eine Optimierung der Wegeführung, der Flächenzuschnitte und der Branchenstruktur zu steigern. Darüber hinaus erfahren die Travel-Value-Shops, die das Duty-free-Shop-Konzept bei Flügen innerhalb der Europäischen Union ersetzt haben, große Akzeptanz.

Retail-Erlöse am Standort Frankfurt

in € Mio.



Die Masterplanung für die Erweiterung der Retail-Flächen leistet die im Berichtsjahr gegründete Tochtergesellschaft Airport Retail Solutions GmbH („ARS“), ein Jointventure der Fraport AG mit der ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG, Europas Marktführer im Shopping-Center-Bereich.

Auch die Vermarktung von Werbeflächen und -objekten am Standort Frankfurt konnte in 2001 weiter vorangebracht werden und trug zu einer Steigerung der Segmenterträge bei.

Der Anstieg der Erträge mit Dritten ist zudem auf konsolidierungskreisbedingte Effekte zurückzuführen.

Aufgrund der positiven Ertragsentwicklung stieg das Segmentergebnis um 22,5 % auf € 281,8 Mio. Das EBITDA stieg um 15,6 % auf € 402,4 Mio. Der Zuwachs wurde durch ein negatives Ergebnis at equity gemindert.

Sonstiges

Das Konzern-Segment Sonstiges umfasst Aktivitäten zur Unterstützung des Flughafen-Betriebs, im Wesentlichen Informations- und Kommunikationsdienstleistungen (ICT-Solutions) sowie die Energieversorgung und den Betrieb der Kantinen am Standort Frankfurt.

In diesem Segment wurden Erträge mit Dritten in Höhe von € 50,2 Mio. erzielt. Dies entspricht einer Steigerung von 7,7 % im Vergleich zum Vorjahr. Das Ertragswachstum resultiert vor allem aus dem Energiegeschäft am Standort Frankfurt. Einen positiven Effekt hatte auch der erstmalige Einbezug der AirITSystems Hannover GmbH in den Konsolidierungskreis.

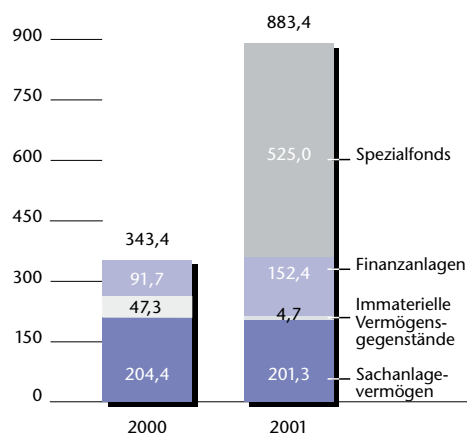
Das erzielte Segmentergebnis beläuft sich auf € 10,1 Mio. Es liegt aufgrund gestiegener operativer Kosten um € 1,4 Mio. unter dem Ergebnis des Vorjahres. Es wurde ein EBITDA in Höhe von € 23,5 Mio. erwirtschaftet. Ein negatives Ergebnis at equity schmälerte den Erfolg.

Investitionen

Die Gesamtinvestitionen betragen im Geschäftsjahr 2001 € 883,4 Mio. und liegen damit deutlich über dem Vorjahreswert. Zu der Steigerung trugen insbesondere die in einen Spezialfonds investierten Erlöse in Höhe von € 525,0 Mio. aus dem Börsengang bei. Die Höhe der Investitionen in Sachanlagen liegt auf Vorjahresniveau. Zurückgegangen sind die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände.

Investitionen

in € Mio.



Die Investitionen in Sachanlagen in Höhe von € 201,3 Mio. dienten wie in den Vorjahren insbesondere der Stärkung des Geschäfts am Standort Frankfurt. Investitionsschwerpunkte waren der Um- und Ausbau des Terminals 1, Flugsteig B (€ 15,0 Mio.) und Flugsteig A (€ 6,0 Mio.), Maßnahmen zur Überbauung und Anbindung des neuen ICE-Fernbahnhofs an das Terminal 1 (€ 13,0 Mio.), die Verlängerung des Flugsteigs A (€ 12,6 Mio.), die brandschutztechnische Ertüchtigung des Terminals 1 (€ 6,5 Mio.) sowie die Sortieranlagen A und West (€ 5,8 Mio.). Die Investitionen in Sachanlagen für den Kapazitätsausbau zur Schaffung zusätzlicher Flugbetriebsflächen einschließlich Infrastruktur- und Passagieranlagen stiegen um € 17,3 Mio. auf € 23,7 Mio. gegenüber dem Vorjahr. Im Rahmen der Einführung von SAP R/3 aktivierten wir € 6,7 Mio.

Die umfangreichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau am Standort Frankfurt sind weiterhin zentraler Inhalt des mittel- und langfristigen Investitionsprogramms. Die geplanten Ausgaben für den Bau einer neuen Landebahn einschließlich Passagierabfertigungs- und weiterer Betriebsanlagen sind inflationsbereinigt mit ca. € 3,3 Mrd. angesetzt. Andere Investitionsvorhaben sind die Weiterentwicklung der kommerziellen Flächen, die Fortführung der brandschutztechnischen Ertüchtigung, insbesondere der Abfertigungsgebäude, der Um- und Ausbau des Terminals 1 sowie weitere bauliche Maßnahmen zur Modernisierung des Vorfelds, um auch hier die Voraussetzungen für die neue Generation von Großraumflugzeugen zu schaffen.

Die Investitionen in Beteiligungen at equity und andere Finanzanlagen belaufen sich ohne den Spezialfonds auf € 152,4 Mio., sie liegen damit um rund 60 % über dem Vorjahr.

Am Standort Manila hält die Fraport an der PIATCO, der maßgeblichen Projektgesellschaft für Finanzierung, Planung und Bau des neuen internationalen Passagierterminals, eine direkte Beteiligung von 30 % und weitere indirekte Beteiligungsrechte. In 2001 erwarb die Fraport AG 40 % der Anteile an der Philippine Airport and Ground Services Inc. („PAGS“), Pasay City, für einen Kaufpreis von US-\$ 14,7 Mio. Die PAGS ist direkt und indirekt an der PIATCO beteiligt. Weitere Investitionen am Standort Manila betrafen Kapitaleinforderungen der PIATCO sowie der weiteren Beteiligungsgesellschaften im Rahmen dieses Projektes und Zahlungen an die mit dem Bau des Terminalgebäudes beauftragten Gesellschaften aus Garantien für die PIATCO entsprechend den Baufortschritten, Darlehen zur Zwischenfinanzierung des Terminalbaus sowie des Betriebsmittelbedarfs der PIATCO. Die Brutto-Investitionen für das gesamte Manila-Projekt betragen in 2001 insgesamt € 83,0 Mio. Unter Berücksichtigung der Rückzahlung in Höhe von € 28,8 Mio. investierten wir netto rund € 54,2 Mio. Zusätzlich hat die Fraport AG Zahlungen zur Zwischenfinanzierung über € 77,5 Mio. geleistet und bis zum Bilanzstichtag Garantien für weitere € 144,6 Mio. erteilt. Zu der Entwicklung der geleisteten Zahlungen und ausgegebenen Garantien nach dem Bilanzstichtag verweisen wir auf die Darstellung im Kapitel „Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten“.

Nach der in 2000 erfolgten vollständigen Übernahme der CIVAS GmbH stand das Jahr 2001 im Zeichen weiterer Expansion im Bereich Aviation Security. Die CIVAS GmbH übernahm ihrerseits zu Jahresbeginn 2001 45 % der Anteile an ICTS Europe Holdings B.V. und erfuhr eine Kapitalerhöhung durch die Fraport AG; die diesbezüglichen Investitionen beliefen sich auf insgesamt € 56,2 Mio. Um unsere gute Position am Markt für luftverkehrsspezifische Sicherheitsdienstleistungen auszubauen, haben wir zum 1. Januar 2002 die restlichen 55 % der ICTS Europe Holdings B.V. für rund € 69,1 Mio. übernommen.

Am 15. Februar 2001 übernahm das Konsortium LAP, das die Fraport AG (Konsortial-Anteil 42,75 %) zusammen mit zwei Partnern gegründet hat, den Betrieb und Ausbau des Flughafens Lima, Peru, für die nächsten 30 Jahre zuzüglich einer Verlängerungsoption bis zu 60 Jahren. Die Ausbaumaßnahmen sind im Konzessionsvertrag festgeschrieben, die in 2001 getätigten Investitionen betragen € 13,7 Mio.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von € 364,8 Mio. übertrifft die Vergleichszahl des Berichtszeitraums des Vorjahres um € 91,0 Mio. Neben der Erhöhung des Einzahlungsüberschusses aus dem betrieblichen Bereich mit € 16,6 Mio. haben insbesondere die verminderten Ertragsteuerzahlungen in Höhe von € 70,6 Mio. zu dieser Entwicklung beigetragen.

Während sich die Investitionen in Sachanlagen in Höhe von € 201,3 Mio. im Berichtsjahr ungefähr auf Vorjahresniveau bewegen, haben insbesondere die hohen Finanzinvestitionen in Höhe von € 758,6 Mio. für eine deutliche Erhöhung des Mittelabflusses aus Investitionstätigkeit gesorgt. Hier sind insbesondere Investitionen in den Spezialfonds in Höhe von € 525,0 Mio. im Zusammenhang mit der Anlage eines Teils der Emissionserlöse und wie im Vorjahr Mittelabflüsse für das Engagement in Manila zu nennen.

Der **Cash flow** aus Finanzierungstätigkeit weist in 2001 einen deutlich über dem Vorjahr liegenden Zahlungsmittelzufluss von € 515,4 Mio. aus. Hauptgründe hierfür sind die Nettoerlöse aus der Kapitalerhöhung im Rahmen des Börsengangs in Höhe von € 862,7 Mio. und die Einlage von ausgeschütteten Gewinnen in Höhe von € 44,4 Mio. Der deutliche Rückgang der Finanzschulden ist im Wesentlichen bedingt durch die vorzeitige Rückführung von Bankverbindlichkeiten der Fraport AG in Höhe von € 362,2 Mio.

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** hat sich im Zuge des Börsengangs im Vergleich zum 31. Dezember 2000 deutlich um 20,7 % auf € 3.672,0 Mio. erhöht.

Die Vermögensstruktur des Fraport-Konzerns ist weiterhin langfristig geprägt. Dies drückt sich in einem hohen Anteil des **Anlagevermögens** am Gesamtvermögen von 87,8 % aus. Den im Rahmen des Börsengangs erzielten Emissionserlös haben wir zunächst zur Tilgung von Verbindlichkeiten in Höhe von € 362,2 Mio. sowie zur mittelfristigen Anlage in einen Spezialfonds verwandt. Die vorzeitige Rückführung der höher verzinslichen Darlehen trug zu einem Rückgang der Finanzschulden bei. Durch Investition in einen Spezialfonds ist das Anlagevermögen sowie zu einem geringen Teil auch das Umlaufvermögen angewachsen.

Der Anstieg des **Umlaufvermögens** resultierte vor allem aus Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht. Daneben trug eine Forderung gegenüber dem Land Hessen sowie ein Anstieg der liquiden Mittel dazu bei.

Auch das **Eigenkapital** hat sich im Zuge des Börsengangs deutlich erhöht. Durch die Kapitalerhöhung nahm das gezeichnete Kapital um € 261,1 Mio. auf € 901,1 Mio. zu. Dies entspricht einer Ausgabe von 26.105.000 Stückaktien mit einem jeweiligen Anteil am Grundkapital von € 10,0. Der übersteigende

Emissionserlös führte nach Abzug der mit dem Börsengang verbundenen Kosten und einem gegenläufigen Steuereffekt zu einer Erhöhung der Kapitalrücklage um € 618,1 Mio. Der Abzug der Kosten des Börsengangs von der Kapitalrücklage erfolgte gemäß IAS SIC-17.

Der Bilanzgewinn der Fraport AG des Jahres 2000 in Höhe von € 76,7 Mio. wurde ausgeschüttet. Ein Betrag von € 44,4 Mio. wurde durch die Aktionäre in die Kapitalrücklage eingelegt.

Das Eigenkapital (ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende) deckt 59,8 % des Anlagevermögens. Die Eigenkapitalquote 2001 erhöhte sich auf 52,5 %.

Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Mehrheitsbeteiligung der Bundesrepublik Deutschland (18,4 %), des Landes Hessen (32,1 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (20,5 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern abgeschlossenen Konsortialvertrags ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht. Der Vorstand der Fraport AG hat daher gemäß § 312 AktG einen Abhängigkeitsbericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen erstellt. Der Vorstand der Fraport AG hat am Ende des Berichts folgende Erklärung abgegeben: „Der Vorstand erklärt, dass nach den Umständen, die uns jeweils in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, wir bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten haben. Aus den oben im Abhängigkeitsbericht dargestellten sonstigen Maßnahmen entstand für die Fraport AG kein Nachteil.“

Risikomanagement

Das systematische Risikomanagement des Fraport-Konzerns gewährleistet einen kontrollierten Umgang mit den Risiken, die mit unserer Geschäftstätigkeit verbunden sind. Es erlaubt uns, Geschäftschancen aktiv wahrzunehmen, sofern das Verhältnis der angestrebten Vorteile und der eingegangenen Risiken angemessen ist.

Risikomanagement-Strukturen

Zentrales Gremium des Risikomanagement-Systems ist der aus dem Kreis der Sprecher der Unternehmensbereiche besetzte Risikomanagement-Ausschuss. Dieser sorgt für die Funktionalität und Weiterentwicklung der Risikomanagement-Strukturen.

Dem Risikomanagement-Ausschuss, der direkt an den Vorstand berichtet, obliegt weiterhin das Monitoring der Risiken und die Koordination von Maßnahmen aus gesamtunternehmerischer Sicht, während der jeweilige Unternehmensbereich verantwortlich ist für die Eignung und Wirksamkeit eventuell erforderlicher Maßnahmen.

Risiken aus Beteiligungen unterliegen der Überwachung durch die Fraport AG, zum einen durch die Unternehmensbereiche und das zentrale Beteiligungscontrolling, zum anderen durch die Vertreter der Fraport AG in den Aufsichtsgremien. In 2001 sind die Beteiligungen mit hoher Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns in das Risikomanagement-System integriert worden.

Mit diesen, den Erfordernissen des Fraport-Konzerns angepassten Regelverfahren zur Identifikation, Bewertung und Behandlung von Risiken verfügen wir über ein transparentes und offenes System zur Optimierung der Risikosituation. Das turnusmäßige Berichtswesen, ergänzt um fallweise Berichterstattung, und der Austausch zwischen den in das Risikomanagement-System eingebundenen Personen gewährleisten, dass die Verantwortlichen umfassend und zeitnah über die Risikosituation informiert werden.

Erläuterungen zu potenziellen Risiken

Die Risikosituation des Fraport-Konzerns ist im Wesentlichen durch die im Folgenden beschriebenen Risiken geprägt.

Marktrisiken

Der Verlauf des Geschäfts des Fraport-Konzerns ist abhängig von der Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs. Die aktuelle konjunkturelle Lage wirkt bestimmend auf die Nachfrage. Der bereits vor den Terroranschlägen vom 11. September 2001 zu verzeichnende Rückgang der Verkehrszahlen ist eine Folge der weltweiten Abschwächung der Wirtschaft.

Die Auswirkungen der Anschläge und der kriegerischen Auseinandersetzungen im Nahen und Mittleren Osten auf den Weltluftverkehr können noch nicht abschließend beurteilt werden. Negativ auf unsere Geschäftstätigkeit könnten sich insbesondere erneute Terroranschläge und ein weiterer Rückgang der wirtschaftlichen Entwicklung auswirken. Die in einem solchen Fall zu erwartenden Nachfragerückgänge würden zu Umsatzausfällen beim Fraport-Konzern führen. Wir halten die Eintrittswahrscheinlichkeit eines derartigen Szenarios jedoch für gering. Unsere Möglichkeiten, dem Risiko eines Nachfragerückgangs entgegenzuwirken, sind limitiert. Aufgrund seiner Drehscheibenfunktion kann der Standort Frankfurt jedoch davon profitieren, dass gerade in Krisenzeiten die Luftverkehrsgesellschaften ihr Geschäft auf die Drehscheiben konzentrieren.

Die wirtschaftliche Situation einiger Luftverkehrsgesellschaften hat sich durch die Buchungsrückgänge nach den Terroranschlägen verschlechtert. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Fluggesellschaften in einer wirtschaftlichen Krise ihren Flugbetrieb ganz oder teilweise einstellen müssen. Die dann frei werdenden Slots könnten jedoch kurzfristig anderen Interessenten zur Verfügung gestellt werden, denen aktuell keine freien Kapazitäten angeboten werden können. Die Folgen eines möglichen Ausfalls einzelner Kunden wären somit begrenzt.

Der Standort Frankfurt wird von dem Hauptkunden Lufthansa sowie ihren Partnern in der Star Alliance als zentrale Drehscheibe in Europa genutzt. Die Geschäftsbeziehung mit unserem Hauptkunden trug in 2001 in erheblichem Umfang zu den erzielten Umsatzerlösen bei. Aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung der Lufthansa ist im Zuge des derzeitigen Konsolidierungsprozesses innerhalb der europäischen Luftverkehrsbranche langfristig von einer Stärkung des Hauptkunden der Fraport AG auszugehen.

Risiken am Standort Frankfurt

Mit der Realisierung der angestrebten Kapazitätserweiterung durch den Bau einer weiteren Bahn und eines dritten Passagierterminals hat der Standort Frankfurt die Chance, seinen Status als internationaler Verkehrsflughafen auch in der Zukunft zu halten und weiter auszubauen. Der Flughafen-Ausbau ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Teilnahme der Fraport AG am langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs. Ein Verzicht auf den Ausbau würde bedeuten, dass sich die Verkehrsströme absehbar an Frankfurt vorbei entwickeln. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Airlines ihre Flugverbindungen teilweise zu anderen Flughäfen verlegen werden, was unsere Drehscheibenfunktion gefährden würde. Insbesondere die Verlagerung von Lufthansa-Flugverbindungen oder Betriebsteilen zu anderen Flughäfen hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen für uns.

Die Ausbaupläne bezüglich des Standorts Frankfurt stoßen auf erheblichen Widerstand bei verschiedenen Interessengruppen. Es ist wegen des Ausbauvorhabens bereits zu Klagen bzw. Klageandrohungen durch verschiedene Gruppen und Kommunen gekommen. Das Risiko einer bedeutenden Verzögerung oder gar Verhinderung des Ausbaus auf juristischem Wege ist nicht auszuschließen. Daneben besteht das Risiko einer Verzögerung der Baumaßnahmen aus anderen Gründen, zum Beispiel wegen einer späteren Räumung der US Air Base. Um bei der Bevölkerung und den sonstigen vom Flughafen-Ausbau betroffenen Gruppen einen möglichst breiten Konsens zu erzielen, haben wir uns entschieden, bei der Umsetzung des Ausbauvorhabens die Ergeb-

nisse und Empfehlungen des Mediationsverfahrens zu beachten. Diese sind in dem Zehn-Punkte-Programm der Fraport AG aufgenommen.

Das Zehn-Punkte-Programm sieht unter anderem Maßnahmen für passiven Schallschutz an Gebäuden vor. Das beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung laufende Antragsverfahren hinsichtlich des Einbezugs der Kosten für das passive Schallschutzprogramm in die den Flughafenentgelten zugrunde liegende Kostenbasis ist noch nicht abgeschlossen. Die Fraport AG geht davon aus, dass die zur Finanzierung des €-76-Mio.-Programms benötigten Mittel nach dem Verursacherprinzip behandelt und in die Start-/Landentgelte integriert werden.

Derzeit erhält die Fraport AG Konzessionsabgaben von den am Standort Frankfurt nach der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen im Bereich der Bodenabfertigungsdienste tätigen Gesellschaften. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass aufgrund von Änderungen der regulatorischen Rahmenbedingungen diese Einnahmefähigkeit eingeschränkt wird.

Im Umweltschutz haben wir erhebliche Anstrengungen unternommen, um Risiken zu begegnen. Am Standort Frankfurt wurde ein nach europarechtlichen Vorgaben ausgerichtetes Umweltmanagement aufgebaut, mit dem durch den Einsatz entsprechender organisatorischer Maßnahmen und Kontrollen die stetige Optimierung des Umweltschutzes gewährleistet werden soll. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass eine zukünftige Verschärfung umweltrechtlicher Auflagen zu erheblichen Belastungen für die Fraport AG führen könnte. Dies gilt insbesondere für Altlasten, die bisher noch nicht entdeckt worden sind oder im Umfang über das bisher bekannte Ausmaß hinausgehen, und den Gewässerschutz.

Unser Geschäftsbetrieb kann durch Ereignisse, wie beispielsweise Unfälle, Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Brände oder technische Störungen beeinträchtigt werden. Der Versicherungsschutz der Fraport AG deckt die üblicherweise bei Flughafen-Unternehmen vorhandenen Risiken und erstreckt sich auch auf die Beteiligungen. Er umfasst insbesondere Schadensereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbre-

chung zur Folge haben, Schadensersatzansprüche Dritter sowie Betriebshaftpflichtrisiken. Der Fraport AG wurde nach den Terroranschlägen in den Vereinigten Staaten von den Versicherern die Deckungszusage für Haftpflichtansprüche Dritter infolge von Krieg und Terror gekündigt. Derzeit verfügen wir über eine Deckungszusage des Bundes für Drittschäden mit kriegerischem oder terroristischem Hintergrund. Diese gilt auch für die Mehrheitsbeteiligungen der Fraport AG in Deutschland. Bei Beteiligungen außerhalb Deutschlands, bei denen Ansprüche Dritter wegen Schäden infolge kriegerischer oder terroristischer Ereignisse entstehen könnten, bestehen zum Teil Versicherungen bzw. Zusagen der jeweiligen lokalen Regierung.

Wir haben unsere Sicherheitsmaßnahmen, die im internationalen Vergleich ohnehin einem hohen Standard entsprechen, nach den Terroranschlägen in Zusammenarbeit mit den Behörden auf vielfältige Weise verstärkt. Dies gilt sowohl für den Standort Frankfurt als auch für die Aktivitäten der Beteiligungen an anderen Standorten im In- und Ausland. Den gestiegenen Anforderungen an die Sicherheit flughafenspezifischer Informationssysteme wurde durch die Einrichtung des Bereichs „Corporate Information Management“ („CIM“) am Standort Frankfurt Rechnung getragen. CIM dient der strategisch notwendigen Bündelung der Verantwortlichkeit für IT-Sicherheit und IT-Architektur. Zur Minimierung möglicher Störungen im Bereich der IT-Infrastruktur etablieren wir in einem Ausweichquartier ein Secondary Data Center für die Unterbringung redundanter Systeme.

Um Währungs- und Zinsänderungsrisiken zu steuern, setzen wir unter anderem auch derivative Finanzinstrumente ein. Diese werden ausschließlich zur Sicherung von Grundgeschäften genutzt und nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken. Aufgrund der aktuellen Zinserwartungen werden sowohl auf der Passivseite als auch auf der Aktivseite für die in den Wertpapier-Spezialfonds angelegten Mittel keine wesentlichen Zinsänderungsrisiken gesehen. Die Währungsrisiken, die sich aus der größtenteils in US-Dollar erfolgten Finanzierung der ausländischen Beteiligungen in Manila, Antalya und Lima ergeben, werden aufgrund des derzeitigen Wechselkursverhältnisses als nicht wesentlich erachtet.

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

Für den Flughafen Frankfurt-Hahn konnte insbesondere Ryanair als wichtiger Kunde gewonnen werden. Wir erwarten, dass zukünftig ein größerer Anteil der Umsatzerlöse am Standort Hahn aus der Geschäftsbeziehung mit diesem Kunden erzielt werden wird.

Die Umwandlung des ehemaligen Militärflugplatzes in einen modernen Verkehrsflughafen stellt hohe Anforderungen an die technische Ausstattung, die in 2001 kontinuierlich weiterentwickelt wurde.

Hinsichtlich einzelner ausländischer Standorte sind allgemeine politische und volkswirtschaftliche Risiken erwähnenswert. Dies trifft insbesondere auf die Engagements in Manila, Antalya und Lima zu.

Das Engagement in der philippinischen Hauptstadt **Manila** zum Bau und Betrieb eines Flughafenterminals stellt die derzeit finanziell größte und wichtigste Aktivität der Fraport AG außerhalb des Flughafens Frankfurt Main dar. Die maßgebliche Gesellschaft für Bau und Betrieb des Terminals ist die PIATCO, an der die Fraport AG direkt und indirekt eine größere Minderheitsbeteiligung hält.

Das Gesamtengagement Manila zum Bilanzstichtag und zum 26. März 2002 stellt sich wie folgt dar:

Gesamtengagement Manila

in US-\$ Mio.	31.12.2001	26.3.2002
Eigenkapital/		
Shareholders' Advances	108,3	108,3
Gesellschafterdarlehen	131,1	121,9
Garantien für Bankdarlehen	104,4	138,5
Gestundete Forderungen	0,0	6,2
Gesamt	343,8	374,9

Bis zum Bilanzstichtag haben wir Zahlungen zur Finanzierung des Terminalbaus in Höhe von € 234,7 Mio. an die philippinischen Beteiligungsgesellschaften geleistet und für € 144,6 Mio. Garantien abgegeben.

Im Zeitraum vom Bilanzstichtag bis zum 26. März 2002 haben wir im Wesentlichen planmäßig weitere Garantien an die PIATCO in Höhe von US-\$ 34,1

Mio. (€ 38,7 Mio.) erteilt sowie weitere US-\$ 16,4 Mio. (€ 18,6 Mio.) im Rahmen der Zwischenfinanzierung geleistet.

Mit Auszahlung der Langfristfinanzierung wird bei Bestand der derzeitigen Vertragslage die Risikoposition von rund US-\$ 375 Mio. auf ca. US-\$ 224 Mio. maßgeblich zurückgeführt. Vermindernd wirken sich die Reduzierung der Haftungsverhältnisse aus Garantien sowie die erwarteten Rückzahlungen von Darlehensbeträgen aus. Gleichzeitig sind wir nach bestehender Vertragslage verpflichtet, weitere Eigenkapitalzahlungen zu tätigen. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Verträge der im Juli 2001 abgeschlossenen Langfristfinanzierung im Projektverlauf angepasst werden müssen.

Darüber hinaus haben wir bereits jetzt im Vorgriff auf die Auszahlung der Langfristfinanzierung Anteile an der PIATCO in Höhe von US-\$ 42,5 Mio. (derzeitiger Buchwert) verpfändet.

Die Möglichkeiten der Fraport AG zur unternehmerischen Einflussnahme auf die PIATCO sind aber aufgrund gesetzlicher Vorgaben und hierdurch bedingter komplexer gesellschaftsrechtlicher und vertraglicher Strukturen trotz erheblicher Kapitalbeteiligung begrenzt.

Das Projekt ist insbesondere aufgrund der politischen Lage auf den Philippinen, welche z.B. durch den Regierungswechsel gekennzeichnet ist, verzögerter bzw. noch ausstehender behördlicher Genehmigungen oder sonstiger behördlicher Mitwirkungsakte, gegen die PIATCO von verschiedenen Seiten erhobener Korruptionsvorwürfe sowie durch rechtliche Angriffe gegen den Konzessionsvertrag und durch geänderte wirtschaftliche Parameter gefährdet. Die Fraport AG hält die Korruptionsvorwürfe für unbegründet und erwartet, auch basierend auf der Einstellung eines maßgeblichen Verfahrens, dass durch Verhandlungen die Angriffe gegen den Konzessionsvertrag gelöst bzw. die bislang ausstehenden Genehmigungen oder sonstigen behördlichen Mitwirkungsakte herbeigeführt werden können.

Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass Teile des zugrunde liegenden Konzessionsvertrages auf Druck der Regierung geändert werden müssen, bzw. dass die Regierung der Philippinen die Erfül-

lung bestimmter ihr obliegender Pflichten aus dem Konzessionsvertrag politisch nicht durchsetzt. Eine derzeit nicht erwartete Nichterteilung erforderlicher öffentlich-rechtlicher Genehmigungen oder ein Widerruf der Konzessionen würden die Verwirklichung des Projektes vereiteln. Derzeit unterstützt die Fraport AG das Management der PIATCO bei den intensiven, konstruktiven Verhandlungen mit der philippinischen Regierung, um Änderungen an bestehenden Verträgen zu minimieren und die Regierung zu stärkerer Unterstützung des Projektes zu bewegen.

Daneben besteht das Risiko, dass bestimmte Auflagen seitens der Regierung der Philippinen, Vollzugsdefizite bei der Erfüllung des Konzessionsvertrages seitens der philippinischen Regierung sowie veränderte wirtschaftliche Bedingungen oder veränderte Parameter von Vereinbarungen, die mit künftigen Vertragspartnern der PIATCO angestrebt werden, zusätzliche Kosten auslösen bzw. Einnahmемöglichkeiten reduzieren könnten. Es besteht in diesem Kontext das Risiko, dass unterschiedliche Betrachtungsweisen steuerrechtlicher Sachverhalte zu erhöhten Steuerforderungen der philippinischen Behörden führen würden. Die aufgezeigten Risiken könnten die bisher geplante Gesamtrentabilität des Projektes beeinträchtigen.

Die Verträge für die Langfristfinanzierung des Projektes Manila wurden im vergangenen Jahr unterzeichnet. Die Fraport AG hat mit den anderen Anteilseignern der PIATCO hierbei Verpflichtungen zur umfangreichen Ausstattung der Gesellschaft mit Eigenkapital und subordinierten Gesellschafterdarlehen übernommen. Die Gesamtrisiko-Position der Fraport AG würde voraussichtlich ab der ersten Auszahlung unter der Langfristfinanzierung deutlich reduziert werden. Die Auszahlungsvoraussetzungen sind größtenteils noch nicht erfüllt und im gegenwärtigen politischen Umfeld nicht leicht erfüllbar. Daher könnten Nachverhandlungen mit den Kreditgebern erforderlich werden. Soweit sich aufgrund der oben genannten Umstände die Schuldendienstfähigkeit der PIATCO deutlich verschlechtert, könnte dies das Scheitern der Langfristfinanzierung in ihrer bestehenden Form auslösen. Von dem Ausgang der derzeitigen Verhandlungen mit Regierung und Shareholdern wird abhängen, in welcher Form die Langfristfinanzierung angepasst werden kann

und ob eventuell erhebliche weitere Eigenkapitaleinschüsse der PIATCO-Gesellschafter zur Erlangung der Finanzierung notwendig sind.

Die anderen PIATCO-Gesellschafter sind derzeit nicht in der Lage, die weitere Kurzfristfinanzierung der PIATCO bis zur Erfüllung der Auszahlungsvoraussetzungen unter der Langfristfinanzierung sicherzustellen. Sollte es nicht gelingen, die weitere Kurzfristfinanzierung der PIATCO zu gewährleisten, droht der PIATCO die Zahlungsunfähigkeit, welche ein Scheitern des Gesamtprojektes auslösen könnte.

Die Fraport AG geht jedoch davon aus, dass die Gesellschafter der PIATCO durch entsprechende Beschlüsse zur Schaffung der Voraussetzungen einer Sicherung der Liquidität der PIATCO beitragen werden, um das Terminal in Betrieb nehmen zu können.

Die Fraport AG hat im Hinblick auf die derzeitige Liquiditätssituation der PIATCO fällige Forderungen an die PIATCO in Höhe von US-\$ 6,2 Mio. zunächst weiter gestundet. Ferner erwägt die Fraport AG unter verschiedenen Bedingungen (Änderung der Gesellschafterverträge und Erlangung notwendiger Regierungsgenehmigungen) weitere Finanzmittel in Form von vorgezogenen Eigenkapitaleinzahlungen, Gesellschafterdarlehen oder durch Fraport besicherten Darlehen Dritter bis zu einer Höhe von US-\$ 80 Mio. zur Fortführung der Bautätigkeit auszureichen. Dazu sind noch entsprechende Genehmigungen des Aufsichtsrats der Fraport AG erforderlich. Diese werden jedoch nach gegenwärtiger Beschlusslage bei Erfüllung der oben genannten Bedingungen erteilt werden.

Im Rahmen des Betriebs des Internationalen Terminals am **Flughafen Antalya** ist es zu Liquiditätsstörungen bei dem Mitgeschafter Bayindir Insaat Turizm Ticaret ve Sanayi A.S. („Bayindir Insaat“) gekommen, die jedoch bis dato keine faktischen Auswirkungen auf den Betrieb des Antalya Internationalen Terminals haben. Gleichwohl bedeutet dieser Umstand für die Betreibergesellschaft, Bayindir Antalya, die gesamtschuldnerisch für einen der Bayindir Insaat zugeflossenen Kreditanteil haftet, dass sie für die Bayindir Insaat einstehen muss, was in 2001 zu Darlehensstilgungen der Bayindir Antalya zugunsten der Bayindir Insaat in Höhe von US-\$ 13,4 Mio. geführt hat (es verbleiben Bankschulden der Bayindir Insaat am 31. Dezember

2001 von US-\$ 15,0 Mio.) und dass ein Gesellschafterdarlehen der Bayindir Antalya an die Bayindir Insaat ausfallen könnte.

An der Betreibergesellschaft ist die Fraport AG mit 50 % beteiligt, außerdem besitzt die Fraport AG zusätzlich über ihren Kapitalanteil hinaus 30 % der Dividendenrechte. Die Fraport AG beabsichtigt, in Kürze die restlichen Kapitalanteile sowie die restlichen Dividendenanteile an dieser Betreibergesellschaft von der Bayindir Insaat zu erwerben. Es werden gegenwärtig die Genehmigungen der zuständigen türkischen Behörden zu dem Anteilerwerb eingeholt. Nicht ganz ausgeschlossen werden kann, dass die Konzession zum Betrieb des Internationalen Terminals entzogen werden könnte, wenn die Fraport AG alleinige Anteilseignerin der Bayindir Antalya wird. Die Fraport AG beurteilt jedoch das Risiko eines Konzessionsentzugs trotz Erhalt aller behördlicher Genehmigungen für die vollständige Übernahme der Betreibergesellschaft durch die Fraport AG als sehr unwahrscheinlich.

Die Konzession zum Betrieb des Antalya International Terminals ist zeitlich bis zum 31. Juli 2007 befristet, das zugrunde liegende Geschäft ist stark vom Tourismus abhängig. Erhebliche Einbrüche könnten zur Folge haben, dass das Engagement in Antalya defizitär wird. Allerdings hat die Betreibergesellschaft von der Konzessionsbehörde eine jährliche Mindestzahl an Passagieren garantiert bekommen. Den Währungsrisiken aus der hohen Inflation in der Türkei wird dadurch begegnet, dass ein überwiegender Teil der Einnahmen in US-Dollar erfolgt.

Das Engagement am **Flughafen Lima** in Peru wird insbesondere durch politische Risiken gefährdet. Diesen Risiken wird jedoch durch eine entsprechende Versicherung Rechnung getragen. Daneben besteht das Risiko, dass sich aufgrund einer drohenden Verzögerung des Vertragsabschlusses zwischen der LAP und einem Konsortium zum Bau neuer Terminalanlagen der Abschluss der langfristigen Finanzierungsverträge verschieben könnte.

Gesamtrisikobeurteilung

Die Risikosituation des Fraport-Konzerns ist geprägt durch die oben beschriebenen wesentlichen Risiken. Bestandsgefährdende Risiken werden nicht gesehen.

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit Wirkung zum 1. Januar 2002 hat die Fraport AG die restlichen 55 % der Gesellschafteranteile an ICTS Europe übernommen. Um unsere Position im Markt für luftverkehrsspezifische Sicherheitsdienstleistungen zu stärken, erwarben wir bereits zu Beginn des Berichtsjahres über unsere Tochtergesellschaft CIVAS eine Beteiligung in Höhe von 45 % an der ICTS Europe, die zu ICTS gehört. Wir streben mit diesem Kauf die europäische Marktführerschaft für Sicherheitsdienste im Luftverkehr an.

Dem Flughafen Frankfurt-Hahn kommt eine strategische Schlüsselfunktion zu, da er zum einen einen 24-Stunden-Betrieb im Fracht- und Passagierverkehr ermöglicht und zum anderen für den Low-Cost-/No-Frills-Markt attraktive Bedingungen bietet. Die irische Fluggesellschaft Ryanair hat seit Februar 2002 auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn ihre zweite kontinentaleuropäische Basis eingerichtet. Wir erwarten, dass der Flughafen in den kommenden Jahren zu einem der führenden Airports für Low-Cost-Carrier in Deutschland werden wird. Zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen stimmte die Fraport AG gemeinsam mit dem zweiten Gesellschafter im Januar 2002 einer Kapitalerhöhung der Gesellschaft um € 27,0 Mio. zu. Mit einer verbesserten Ausstattung kann der Flughafen noch besser als Ergänzung im Low-Cost-Segment innerhalb des Fraport-Konzerns beitragen.

Im Zeitraum vom Bilanzstichtag bis zum 26. März 2002 haben wir im Wesentlichen planmäßig weitere Garantien an die PIATCO in Höhe von US-\$ 34,1 Mio. erteilt. Eine im Rahmen der Zwischenfinanzierung geleistete Zahlung von US-\$ 16,4 Mio. hat durch Anrechnung von offenen Garantien eine Netto-Verminderung der Risikoposition von US-\$ 7,6 Mio. zur Folge. Forderungen für im Zwischenzeitraum erbrachte Leistungen in Höhe von US-\$ 6,2 Mio. werden der PIATCO kurzfristig gestundet. Letztlich haben Zinszahlungen von US-\$ 1,6 Mio. zu einer Erhöhung des Gesamtengagements um US-\$ 31,1 Mio. geführt.

Ausblick

Bereits mit dem Wertmanagement-Projekt haben wir damit begonnen, unsere internen Steuerungs- und Planungsprozesse für ein wertorientiertes Management im Hinblick auf die hohen Anforderungen des Kapitalmarkts zu optimieren. Im konzernweiten Projekt „WM 2005“ werden wir diesen Weg konsequent weiter verfolgen. Im Rahmen des Projekts werden für alle Bereiche des Unternehmens wertsteigernde Maßnahmen entwickelt, deren schrittweise Umsetzung bereits im laufenden Geschäftsjahr beginnt.

Das Konsortium Berlin-Brandenburg Flughafen International Partner GmbH & Co. KG, an dem die Fraport AG mit 7,53 % beteiligt ist, hat für die Übernahme der Holding-Gesellschaft der drei bestehenden Berliner Flughäfen, Berlin-Brandenburg Flughafen Holding GmbH, und für den Bau und Betrieb des geplanten Flughafens Berlin-Brandenburg International im Berichtsjahr ein Angebot abgegeben. Das Angebot bezieht sich auf die sowohl verkehrsmäßige als auch kommerzielle Optimierung des bestehenden Flughafen-Systems und die zeitgerechte Fertigstellung des Neubaus.

Das HMWVL hat einer von der Fraport AG beantragten Entgelterhöhung zum 1. Januar 2002 zugestimmt. Die Erhöhung der Entgelte am Standort Frankfurt beträgt bezogen auf das Entgeltvolumen 2001 insgesamt 3,2 %, davon sind 2,1 % zur Deckung der Kosten des laufenden Flughafen-Betriebs vorgesehen, die restlichen 1,1 % dienen der Finanzierung von Kosten im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Genehmigungsverfahren für den Flughafen-Ausbau. Mit der Anhebung eines Teils der Lärmentgelte und der Entgelte für Flugbewegungen in Nacht- und Sperrzeiten verfolgen wir gemäß unserem Zehn-Punkte-Programm weiterhin die Reduktion von Fluglärm. Des Weiteren genehmigte das HMWVL ab April 2002 einen Zuschlag von € 0,11 pro abfliegendem Passagier für zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen infolge der Terroranschläge in den USA.

Die derzeit noch unzureichend abschätzbaren Auswirkungen der Attentate vom 11. September erschweren eine valide Prognose für die kommende Geschäftsentwicklung. Dennoch gehen wir derzeit vor dem Hintergrund der Analysen von Forschungsinstituten, wonach von einer Verbesserung der makroökonomischen Rahmenbedingungen im Verlauf von 2002 positive Impulse auch auf die Wachstumschancen der Luftverkehrsbranche zu erwarten sind, von einer sich stabilisierenden Verkehrsentwicklung für das laufende Geschäftsjahr aus. Mit einer Überschreitung der Passagiergrenze von 50 Mio. rechnen wir ab dem Jahr 2003.

Die Anhebung der Flughafenentgelte um insgesamt 3,2 % und insbesondere die Konsolidierungseffekte durch den erstmaligen Einbezug der ICTS führen aus heutiger Sicht in 2002 zu deutlich steigenden Umsätzen bei einer insgesamt stagnierenden Verkehrsentwicklung. Wir streben derzeit auch für 2002 einen im Vergleich zum Vorjahr stabilen EBITDA an und rechnen mit einem Konzern-Jahresüberschuss in etwa auf Vorjahresniveau. Dabei erwarten wir, dass die nur in 2001 wirksamen Sondereffekte auf der Ertragsseite durch den Wegfall von Sonderbelastungen bei den Aufwendungen überkompensiert werden. Die zu erwartende steigende Steuerbelastung führt im aktuellen Jahr zu einem stabilen Ergebnis.

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2001

in € Mio.	Anhang	2001	2000
Umsatzerlöse	(25)	1.580,6	1.536,2
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	(26)	0,7	– 2,9
Andere aktivierte Eigenleistungen	(27)	18,4	15,4
Sonstige betriebliche Erträge	(28)	114,1	72,1
Gesamtleistung		1.713,8	1.620,8
Materialaufwand	(29)	– 281,7	– 264,4
Personalaufwand	(30)	– 689,2	– 633,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(31)	– 209,3	– 194,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(32)	– 225,0	– 193,7
Betriebliches Ergebnis		308,6	334,4
Zinsergebnis	(33)	– 72,9	– 66,2
Ergebnis at equity	(34)	– 25,8	– 4,3
Sonstiges Finanzergebnis	(35)	– 39,7	2,0
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		170,2	265,9
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(36)	– 60,7	– 125,2
Sonstige Steuern	(37)	– 7,0	– 10,9
Fremden Gesellschaftern zustehendes Ergebnis		– 1,4	– 0,8
Konzern-Jahresüberschuss		101,1	129,0
Einstellungen in Gewinnrücklagen		– 65,1	– 52,3
Konzern-Bilanzgewinn	(16)	36,0	76,7
Ergebnis je 10-Euro-Aktie	(38)	1,28	2,16

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2001

Aktiva

in € Mio.	Anhang	Stand 31.12.2001	Stand 31.12.2000
A. Anlagevermögen		3.222,8	2.729,2
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(6)	99,8	110,7
II. Sachanlagen	(7)	2.435,1	2.447,7
III. Beteiligungen at equity	(8)	126,1	71,0
IV. Andere Finanzanlagen	(9)	561,8	99,8
B. Umlaufvermögen		401,5	264,1
I. Vorräte	(10)	11,9	10,3
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(11)	141,3	135,5
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(12)	173,6	59,1
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(13)	74,7	59,2
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(14)	41,5	43,4
D. Latente Steueransprüche	(15)	6,2	6,0
		3.672,0	3.042,7

Passiva

in € Mio.	Anhang	Stand 31.12.2001	Stand 31.12.2000
A. Eigenkapital	(16)	1.964,3	1.019,3
I. Gezeichnetes Kapital		900,9	640,0
II. Kapitalrücklage		662,4	–
III. Gewinnrücklagen		365,0	302,6
IV. Konzern-Bilanzgewinn		36,0	76,7
B. Anteile fremder Gesellschafter	(17)	5,5	4,8
C. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(18)	22,4	23,1
D. Rückstellungen	(19)	284,6	286,4
E. Verbindlichkeiten		1.189,2	1.452,4
I. Finanzschulden	(20)	970,1	1.267,9
II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(21)	99,0	113,8
III. Andere Verbindlichkeiten	(22)	120,1	70,7
F. Rechnungsabgrenzungsposten	(23)	71,0	74,8
G. Latente Steuerverpflichtungen	(24)	135,0	181,9
		3.672,0	3.042,7

Konzern-Kapitalflussrechnung

in € Mio.	Anhang	2001	2000
Konzern-Jahresüberschuss		101,1	129,0
Ertragsteuern	(36)	60,7	125,2
Fremden Gesellschaftern zustehendes Ergebnis		1,4	0,8
Berichtigungen für:			
Abschreibungen/Zuschreibungen (Anlagevermögen)	(6, 7, 8, 9)	288,4	203,6
Zinsergebnis	(33)	72,9	66,2
Beteiligungserträge	(35)	- 15,1	- 8,5
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen	(28, 32)	- 9,3	- 2,0
Unrealisierte Fremdwährungsergebnisse	(28, 32)	11,7	- 11,6
Veränderungen der Equity-Bewertung	(8)	8,1	6,4
Veränderungen der Vorräte		- 1,6	2,7
Veränderungen der Forderungen		- 32,3	- 32,1
Veränderungen des übrigen Umlaufvermögens		1,7	1,5
Veränderungen der Rückstellungen		9,3	12,2
Veränderungen des übrigen Fremdkapitals		- 16,1	- 29,1
Gezahlte Zinsen		- 90,1	- 77,4
Erhaltene Zinsen		17,2	7,3
Erhaltene Dividenden		15,1	8,5
Gezahlte Ertragsteuern		- 58,3	- 128,9
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	(40)	364,8	273,8
Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände	(6)	- 4,7	- 41,0
Investitionen in Sachanlagen	(7)	- 201,3	- 204,4
Erwerb von konsolidierten Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen (abzüglich erworbene Finanzmittel)	(40)	-	- 3,8
Verkauf von konsolidierten Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen		8,2	-
Investitionen in Beteiligungen at equity	(8)	- 73,9	- 22,0
Spezialfonds	(9)	- 525,0	-
Sonstige Finanzinvestitionen	(9, 12)	- 159,7	- 72,7
Erlöse aus Anlagenabgängen	(6, 7, 8, 9, 28, 32)	89,2	21,7
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	(40)	- 867,2	- 322,2
Ausschüttungen		- 78,0	- 26,5
Kapitalerhöhung		903,9	-
Börsengangaufwendungen		- 41,2	-
Gesellschaftereinlage		44,4	-
Veränderung der Finanzschulden		- 313,7	111,5
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	(40)	515,4	85,0
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		- 0,5	- 1,4
Veränderung des Finanzmittelbestands		12,5	35,2
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		54,8	19,6
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	(40)	67,3	54,8

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

in € Mio.	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gesetzliche Rücklage	Andere Gewinn- rücklagen	Konzern- Bilanz- gewinn	Gesamt
Stand 1.1.2000	511,3	–	32,4	351,4	25,6	920,7
Kapitalerhöhung	128,7	–	–	– 128,7	–	0,0
Konzern-Jahresüberschuss	–	–	4,1	48,2	76,7	129,0
Ausschüttung	–	–	–	–	– 25,6	– 25,6
Währungsänderungen	–	–	–	– 3,3	0,0	– 3,3
Marktbewertung von Derivaten	–	–	–	– 4,2	–	– 4,2
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen	–	–	–	2,7	–	2,7
Stand 31.12.2000	640,0	0,0	36,5	266,1	76,7	1.019,3
Stand 1.1.2001	640,0	–	36,5	266,1	76,7	1.019,3
Kapitalerhöhung gegen Einlagen	261,1	618,1	–	–	–	879,2
Ausschüttung/Gesellschaftereinlage	–	44,4	–	–	– 76,7	– 32,3
Kauf eigener Anteile	– 0,2	– 0,1	–	–	–	– 0,3
Konzern-Jahresüberschuss	–	–	–	65,1	36,0	101,1
Währungsänderungen	–	–	–	– 3,4	–	– 3,4
Marktbewertung von Derivaten	–	–	–	0,8	–	0,8
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen	–	–	–	– 0,1	–	– 0,1
Stand 31.12.2001	900,9	662,4	36,5	328,5	36,0	1.964,3

Konzern-Anlagenspiegel

in € Mio.	Anschaffungs-/ Herstellungskosten zum 1.1.2001	Veränderungen aus Währungs- umrechnungs- differenzen	Konsolidie- rungskreis- änderungen	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	An- schaffungs-/ Her- stellungs- kosten zum 31.12.2001
Immaterielle Vermögenswerte							
Konzessionen, Patente, Lizenzen und ähnliche Rechte	87,9	0,0	0,1	4,7	- 1,8	2,3	93,2
Geschäfts- oder Firmenwert	83,6	0,0	1,4	0,0	- 0,7	0,0	84,3
Gesamt	171,5	0,0	1,5	4,7	- 2,5	2,3	177,5
Sachanlagen							
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	3.085,8	0,0	0,0	70,4	- 20,5	6,7	3.142,4
Technische Anlagen und Maschinen	1.486,6	0,0	1,7	40,5	- 11,7	17,6	1.534,7
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	312,3	0,0	0,1	28,7	- 14,0	- 7,0	320,1
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	50,9	0,0	0,0	61,7	- 4,0	- 19,6	89,0
Gesamt	4.935,6	0,0	1,8	201,3	- 50,2	- 2,3	5.086,2
Beteiligungen at equity	81,7	- 1,0	0,0	76,8	- 11,0	8,5	155,0
Andere Finanzanlagen							
Anteile an verbundenen Unternehmen	3,4	0,0	- 2,3	0,0	- 0,4	0,0	0,7
Sonstige Beteiligungen	7,9	0,0	0,0	20,8	- 0,9	0,0	27,8
Ausleihungen an Beteiligungen*	67,8	0,0	- 0,5	54,8	- 28,8	4,3	97,6
Wertpapiere des Anlagevermögens	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Spezialfonds	0,0	0,0	0,0	525,0	- 35,1	0,0	489,9
Sonstige Ausleihungen	30,1	0,0	3,1	0,0	- 2,1	- 12,8	18,3
Gesamt	109,3	0,0	0,3	600,6	- 67,3	- 8,5	634,4
Anlagevermögen	5.298,1	- 1,0	3,6	883,4	- 131,0	0,0	6.053,1

* Dies betrifft Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen.

Kumulierte Abschreibungen zum 1.1.2001	Konsolidie- rungskreis- änderungen	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zu- schreibungen	Kumulierte Abschrei- bungen zum 31.12.2001	Restbuch- werte zum 31.12.2001	Restbuch- werte zum 31.12.2000
39,4	0,0	10,3	- 1,7	0,0	0,0	48,0	45,2	48,5
21,4	0,2	8,5	- 0,4	0,0	0,0	29,7	54,6	62,2
60,8	0,2	18,8	- 2,1	0,0	0,0	77,7	99,8	110,7
1.119,7	0,0	103,9	- 3,6	0,0	0,0	1.220,0	1.922,4	1.966,1
1.143,7	0,9	61,4	- 10,2	2,2	- 0,2	1.197,8	336,9	342,9
224,5	0,0	25,2	- 14,2	- 2,2	0,0	233,3	86,8	87,8
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	89,0	50,9
2.487,9	0,9	190,5	- 28,0	0,0	- 0,2	2.651,1	2.435,1	2.447,7
10,7	0,0	18,2	0,0	0,0	0,0	28,9	126,1	71,0
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	3,4
1,0	0,0	3,0	- 0,9	0,0	0,0	3,1	24,7	6,9
8,3	0,0	60,0	0,0	1,0	- 0,4	68,9	28,7	59,5
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
0,0	0,0	6,1	0,0	0,0	- 7,2	- 1,1	491,0	0,0
0,2	3,1	0,0	- 0,2	- 1,0	- 0,4	1,7	16,6	29,9
9,5	3,1	69,1	- 1,1	0,0	- 8,0	72,6	561,8	99,8
2.568,9	4,2	296,6	- 31,2	0,0	- 8,2	2.830,3	3.222,8	2.729,2

Segmentberichterstattung

Primäre Segmentberichterstattung

in € Mio.		Aviation	Non-Aviation	Ground Handling	Sonstiges	Überleitung	Konzern
Erträge mit Dritten	2001	655,7	469,4	538,5	50,2	–	1.713,8
	2000	617,7	391,5	565,0	46,6	–	1.620,8
Intersegmentäre Erträge	2001	32,3	388,7	46,1	130,5	– 597,6	–
	2000	28,5	355,3	43,6	117,4	– 544,8	–
Erträge gesamt	2001	688,0	858,1	584,6	180,7	– 597,6	1.713,8
	2000	646,2	746,8	608,6	164,0	– 544,8	1.620,8
Segmentergebnis	2001	9,5	281,8	7,2	10,1	0,0	308,6
	2000	51,7	230,0	41,2	11,5	0,0	334,4
Buchwert des Segmentvermögens	2001	465,0	2.911,2	144,8	144,4	6,6	3.672,0
	2000	333,7	2.447,6	123,8	132,2	5,4	3.042,7
Segmentsschulden	2001	165,8	1.157,8	64,6	65,8	253,7	1.707,7
	2000	173,4	1.439,1	64,6	67,1	279,2	2.023,4
Anschaffungskosten der Zugänge							
des Sachanlagevermögens und der Immateriellen Vermögenswerte	2001	40,8	118,6	24,3	22,3	–	206,0
	2000	51,7	150,6	29,6	19,8	–	251,7
Abschreibungsaufwand des Segmentvermögens	2001	47,7	125,6	20,2	15,8	–	209,3
	2000	43,4	118,5	18,8	14,2	–	194,9
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2001	33,3	31,8	23,2	3,2	–	91,5
	2000	43,2	32,6	36,0	3,3	–	115,1
Anteiliges Periodenergebnis der at equity bewerteten Unternehmen	2001	– 10,1	– 10,2	– 3,1	– 2,4	–	– 25,8
	2000	– 2,1	– 1,9	0,1	– 0,4	–	– 4,3
Anteile an at equity bewerteten Unternehmen	2001	83,2	28,2	9,5	5,2	–	126,1
	2000	25,7	25,0	12,3	8,0	–	71,0

Sekundäre Segmentberichterstattung

in € Mio.		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Übrige Welt	Überleitung	Konzern
Erträge mit Dritten	2001	1.593,2	33,6	81,2	5,8	–	1.713,8
	2000	1.553,0	19,7	47,8	0,3	–	1.620,8
Buchwerte des Segmentvermögens	2001	3.358,7	94,9	191,4	20,4	6,6	3.672,0
	2000	2.784,0	41,5	205,3	6,5	5,4	3.042,7
Anschaffungskosten der Zugänge							
des Sachanlagevermögens und der Immateriellen Vermögenswerte	2001	204,0	1,6	0,4	0,0	–	206,0
	2000	202,5	10,2	37,6	1,4	–	251,7

Konzern-Anhang

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

(1) Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

Der Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2001 der Fraport AG wurde nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt. Ziele dieser Darstellung auf der Grundlage international anerkannter Rechnungslegungsvorschriften sind eine verbesserte internationale Vergleichbarkeit und eine erhöhte Transparenz unseres Unternehmens für die externen Adressaten.

Wir haben die Verlautbarungen des IASB in der Fassung von 2001 angewendet. Die für Bilanzierung, Bewertung und Ausweis im Konzern-Abschluss 2001 relevanten Verlautbarungen betreffen die bisherigen, vom International Accounting Standards Committee (IASC) herausgegebenen, International Accounting Standards (IAS) sowie die vom Standing Interpretations Committee (SIC) herausgegebenen Interpretationen. Das IASB wird seine zukünftigen Standards International Financial Reporting Standards (IFRS) nennen. Die Interpretationen werden zukünftig vom International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) herausgegeben.

Der Konzern-Abschluss hat für die Fraport AG als börsennotiertes Unternehmen gemäß § 292a HGB befreiende Wirkung von der Aufstellungspflicht eines Konzern-Abschlusses nach deutschen Rechnungslegungsvorschriften.

Die im Zusammenhang mit der Erstellung des Abschlusses nach IAS angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind entsprechend den Anforderungen des § 292a HGB mit den Bestimmungen der 7. EG-Richtlinie der Europäischen Union zur Konzern-Rechnungslegung (Richtlinie 83/349/EWG) vereinbar.

Der Konzern-Abschluss wurde in Euro aufgestellt. Die Konzern-Währung wurde zum 17. April 2001 auf Euro umgestellt, die Informationen für unsere Aktionäre erfolgten ab dem II. Quartal 2001 ausschließlich in Euro. Alle Angaben erfolgen in € Mio., soweit nicht anders angegeben. Die Vorjahreszahlen wurden in € umgerechnet.

(2) Wichtige Unterschiede zwischen IAS und dem Jahresabschluss der Fraport AG nach HGB

Zwischen den von der Fraport AG angewandten handelsrechtlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und den IAS bestehen folgende wesentlichen Unterschiede:

- Abweichende Abschreibungsmethode (IAS 16)
Zwecks Steueroptimierung wird das Sachanlagevermögen im HGB-Jahresabschluss soweit möglich degressiv sowie mittels Sonderabschreibungen und im IAS-Konzern-Abschluss entsprechend dem erwarteten Nutzungsverlauf linear abgeschrieben. Die Folgen sind ein nach IAS erheblich höheres Anlagevermögen und als Gegenposten höhere Gewinnrücklagen sowie Passivposten für latente Steuern.
- Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten zum Marktwert (IAS 39)
Wertänderungen werden bei fair value hedges erfolgswirksam erfasst und bei cash flow hedges erfolgsneutral im Eigenkapital verrechnet.
- Kosten von Eigenkapitaltransaktionen (SIC-17)
Gemäß SIC-17 wurden die Kosten der Kapitalerhöhung im Zusammenhang mit dem Börsengang nach Abzug der Ertragsteuervorteile mit den Kapitalrücklagen verrechnet.
- Bildung von latenten Steuern (IAS 12)
Gemäß IAS 12 sind grundsätzlich auf alle temporären Unterschiede zwischen den Bilanzansätzen in der Steuerbilanz und der IAS-Bilanz Steuerlatenzen zu bilden. Diese Pflicht gilt im Gegensatz zum HGB auch für aktive Steuerlatenzen.

Die Verrechnung von Körperschaftsteuerminderungen bei Ausschüttungen erfolgt erst im Geschäftsjahr der Beschlussfassung.

- Umrechnung monetärer Valuta-Forderungen und Valuta-Verbindlichkeiten zum Stichtagskurs (IAS 21)
- Keine Bildung von Aufwandsrückstellungen (IAS 37)
- Bewertung der sonstigen langfristigen Rückstellungen zum Barwert (IAS 37)
- Konsolidierung von Special-Purpose Entities (SIC-12)
- Abweichende Bewertung der Vorräte (IAS 2)

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG wird bisher vom Mutterunternehmen geprägt, obwohl sich der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen im Geschäftsjahr 2001 durch Erwerb und Gründung von Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen wieder erweitert hat.

In den Konzern-Abschluss wurden außer dem Mutterunternehmen 23 Tochtergesellschaften und der Spezialfonds vollkonsolidiert und 15 Gemeinschaftsunternehmen quotenkonsolidiert.

Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Erweiterung von vier Tochterunternehmen und drei Gemeinschaftsunternehmen.

(3) Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

Der Konzern-Abschlussstichtag entspricht dem Abschlussstichtag des Mutterunternehmens. Bis auf die Unternehmen des Teilkonzerns TCR haben auch alle Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen den 31. Dezember als Abschlussstichtag.

Für die Unternehmen des TCR-Teilkonzerns endet das Geschäftsjahr am 30. Juni. Die TCR wurde auf Basis eines zum 31. Dezember aufgestellten Zwischenabschlusses einbezogen.

Im Einzelnen wurden folgende Unternehmen konsolidiert:

Vollkonsolidierung

Tochterunternehmen	Sitz	Anteil in % 31.12.2001	Anteil in % 31.12.2000
Deutschland			
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH (AAV)	Frankfurt am Main	100,00	100,00
Airport Cater Service GmbH (ACS)	Frankfurt am Main	100,00	100,00
Airport Retail Solutions GmbH (ARS) ¹	Frankfurt am Main	51,00	–
AirIT Airport IT Services Hahn GmbH	Lautzenhausen	100,00	100,00
CIVAS GmbH (CIVAS) ²	Neu-Isenburg	100,00	100,00
Civas Deutschland GmbH (Civas Deutschland) ³	Frankfurt am Main	100,00	100,00
Deutsche AeroConsult GmbH (DACO)	Frankfurt am Main	100,00	100,00
Energy Air GmbH	Frankfurt am Main	100,00	100,00
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (Flughafen Hahn) ⁴	Lautzenhausen	73,07	72,24
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH (Flughafen Saarbrücken)	Saarbrücken	51,00	51,00
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG (GCS) ⁹	Frankfurt am Main	40,00	40,00
Hahn Campus Management GmbH	Lautzenhausen	73,07	73,37
HSG Hanseatic Security and Services GmbH (HSG) ⁵	Hamburg	51,00	–
Media Frankfurt GmbH (Media) ⁶	Frankfurt am Main	51,00	90,00
ProceedAir Aviation Services GmbH	Frankfurt am Main	100,00	100,00
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH	Frankfurt am Main	100,00	100,00
Spezialfonds „BLUE SKY-UNIVERSAL-FONDS“ ⁷	Frankfurt am Main	100,00	–
Übriges Europa			
VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH, Wien (VAS)	Österreich	100,00	100,00
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen	Griechenland	100,00	100,00
Civas Scandinavia AB, Stockholm ⁵	Schweden	100,00	–
CIVAS UK Ltd., Colnbrook ⁵	Großbritannien	100,00	–
Amerika			
Airport Carts Limited Liability Company, New York (ACLCC)	USA	66,67	66,67
Fraport Peru S.A.C., Lima (Fraport Peru) ⁸	Peru	99,99	–
Asien			
Fraport (Philippines) Services Inc., Manila (Fraport Philippines) ⁸	Philippinen	99,99	–

1 Die Airport Retail Solutions GmbH wurde im Juni 2001 errichtet.

2 Die CIVAS – Civil Aviation Security Services GmbH wurde umfirmiert in CIVAS GmbH. Die Gesellschaft wurde zum 31.12.2000 erstmals vollkonsolidiert.

3 Die GSL Gesellschaft für Service-Leistungen mbH wurde umfirmiert in Civas Deutschland GmbH. Die Gesellschaft wurde zum 31.12.2000 erstmals vollkonsolidiert.

4 Die Flughafen Hahn GmbH und die Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH wurden auf die Holding Unternehmen Hahn GmbH verschmolzen. Diese wurde anschließend in Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH umfirmiert.

5 HSG Hanseatic Security and Services GmbH, Civas Scandinavia und CIVAS UK (vormals: Security Independent Services Heathrow Ltd.) wurden erstmals vollkonsolidiert.

6 Von den Anteilen an der Media Frankfurt GmbH wurden 39 % veräußert.

7 Der von Fraport AG gezeichnete Spezialfonds wird als Special Purpose Entity konsolidiert.

8 Die Fraport Peru S.A.C. und die Fraport (Philippines) Services Inc. wurden im Berichtsjahr gegründet.

9 Bei der Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG ist die Fraport AG berechtigt, die Mehrheit der Aufsichtsratsmitglieder zu bestellen.

Quotenkonsolidierung

Gemeinschaftsunternehmen	Sitz	Anteil in % 31.12.2001	Anteil in % 31.12.2000
Deutschland			
AirIT International GmbH			
(vormals Debis FRA IT-Services GmbH)	Frankfurt am Main	50,00	50,00
AirITSystems Hannover GmbH	Hannover	50,00	–
FSG Flughafen-Service GmbH	Frankfurt am Main	33,33	–
Medical Airport Service GmbH	Frankfurt am Main	50,00	50,00
NICE Aircraft Services & Support GmbH	Frankfurt am Main	52,00	52,00
Tradeport Frankfurt GmbH	Frankfurt am Main	50,00	50,00
Übriges Europa			
S. A. TCR International N.V., Brüssel	Belgien	50,00	50,00
<i>in den Teilkonzern TCR werden folgende 100%igen Tochterunternehmen der TCR einbezogen, an denen die Fraport AG mittelbar zu 50% beteiligt ist:</i>			
Trailer Construction & Repairing N.V., Steenokkerzeel	Belgien	50,00	50,00
Trailer Construction Grobbendonk N.V., Grobbendonk	Belgien	50,00	50,00
Trailer Construction & Repairing Nederland (TCR) B.V., Haarlemmermeer	Niederlande	50,00	50,00
TCR - GmbH Trailer, Construction, Repairing & Equipment Rental, Oppenau	Deutschland	50,00	50,00
TCR France SAS, Paris	Frankreich	50,00	50,00
Investissements Conseils Etudes (ICE), Paris	Frankreich	50,00	50,00
Asien			
Bayindir Antalya Havalimani Uluslararası Terminal			
İsletmeciliği Anomin Sirketi, Istanbul (Bayindir Antalya)	Türkei	50,00	50,00
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong	China	50,00	–

Die Gemeinschaftsunternehmen haben folgenden Einfluss auf die Konzern-Bilanz und die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (vor Konsolidierungsmaßnahmen):

in € Mio.	2001	2000
Anlagevermögen	47,8	43,4
Umlaufvermögen	49,9	31,8
Übrige Aktiva	0,6	0,8
Eigenkapital	39,9	23,1
Fremdkapital	58,4	52,9
Erträge	114,7	88,6
Aufwendungen	89,2	68,5

Equity-Bewertung

Die Anteile an sechs (im Vorjahr fünf) Unternehmen, auf deren Geschäfts- und Finanzpolitik seitens der Fraport AG ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt wird, haben wir nach der Equity-Methode bewertet.

Assoziierte Unternehmen	Sitz	Anteil in % 31.12.2001	Anteil in % 31.12.2000
Deutschland			
Airmail Center Frankfurt GmbH	Frankfurt am Main	40,00	40,00
ASG Airport Service Gesellschaft mbH (ASG)	Frankfurt am Main	49,00	49,00
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (Flughafen Hannover-Langenhagen)	Hannover	20,00	20,00
Übriges Europa			
ICTS Europe Holdings B.V., Amstelveen (ICTS)	Niederlande	45,00	–
<i>Im Teilkonzern-Abschluss der TCR wurde die</i>			
<i>Nordisk – T.C.R. N.V., Steenokkerzeel,</i>	<i>Belgien</i>	<i>–</i>	<i>24,50</i>
<i>an der die TCR 49 % Anteile hält, nach der Equity-Methode bewertet</i>			
Asien			
Philippine International Air Terminals Co. Inc., Pasay City (PIATCO)	Philippinen	30,00	30,00
Amerika			
Lima Airport Partners S.R.L., Lima (LAP)	Peru	42,75	–

Grundlage der Equity-Bewertung der ICTS ist der Konzern-Abschluss der ICTS, in dem 16 Tochterunternehmen, zwei Gemeinschaftsunternehmen und ein assoziiertes Unternehmen einbezogen sind.

Die Anteile an der Nordisk – T.C.R. N.V. wurden im Geschäftsjahr veräußert.

Auswirkungen des veränderten Konsolidierungskreises

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis (Vollkonsolidierung und Quotenkonsolidierung) haben folgenden Einfluss auf die Konzern-Bilanz (vor Konsolidierungsmaßnahmen):

in € Mio.	31.12.2001	31.12.2000
Anlagevermögen	497,9	10,6
Umlaufvermögen		
ohne liquide Mittel	19,8	5,9
Liquide Mittel	31,4	0,9
Aktive Rechnungs-		
abgrenzungsposten	0	0,4
Rückstellungen	1,3	1,0
Verbindlichkeiten	13,4	11,5

Die Neukonsolidierungen haben das Jahresergebnis vor Konsolidierungsmaßnahmen mit einem Gewinn von € 4,6 Mio. (im Vorjahr ein Fehlbetrag von € 0,4 Mio.) beeinflusst.

Wesentliche Beteiligungserwerbe und Unternehmensgründungen

Spezialfonds

Der wesentliche Teil des Emissionserlöses aus dem Börsengang wurde von der Fraport AG als Alleingesellschafterin der Wertpapier-Spezialfonds „BLUE SKY-UNIVERSAL-FONDS“ mit einem Anlagevolumen von € 525,0 Mio. zum 7. August 2001 gezeichnet und gemäß SIC-12 konsolidiert.

CIVAS-Gruppe

Mit Gründungsvertrag vom 1. Dezember 2000 wurde die Gesellschaft Civas Scandinavia AB, Stockholm, als Tochterunternehmen der CIVAS GmbH errichtet. Die Eintragung im Handelsregister Stockholm erfolgte am 24. Januar 2001. Die Gesellschaft ist im Bereich Gepäckwagenmanagement und verbundene Leistungen tätig.

Mit Kaufvertrag vom 15. Mai 1998 hat die CIVAS GmbH 100 % der Anteile an der CIVAS UK (vormals: Security Independent Services Heathrow Ltd.) Colnbrook (Großbritannien) erworben. Das Unternehmen bietet Sicherheits- und Servicedienstleistungen am Flughafen London-Heathrow an. Die Gesellschaft wurde zum 1. Januar 2001 erstmals konsolidiert.

Mit Wirkung zum 3. Januar 2001 wurden 45 % der Anteile an ICTS Europe Holdings B.V., Amstelveen, bei Amsterdam (Niederlande) durch die CIVAS GmbH erworben. Die ICTS wurde als Teilkonzern nach der Equity-Methode in den Konzern-Abschluss der Fraport AG einbezogen. Die ICTS erbringt Dienstleistungen im Bereich der Luftverkehrssicherheit in Europa, insbesondere im qualitativ hochwertigen Segment, sowie sonstige Terminaldienstleistungen.

Lima

Am 1. Februar 2001 wurde die Gesellschaft LAP, an der die Fraport AG zu 42,75 % beteiligt ist, gegründet. Die im Konzern-Abschluss erstmalig at equity bewertete LAP ist für den Bau und den Betrieb des Flughafens in Lima zuständig.

Am 8. März 2001 hat die Fraport AG die Servicegesellschaft Fraport Peru S.A.C., Lima, errichtet und 99,99 % der Anteile übernommen.

Manila

Zwecks Transfer von Beratungsleistungen durch Fraport-Mitarbeiter zur Planung, Inbetriebnahme und Betrieb des Terminals 3 des Airports von Manila, Philippinen, wurde am 19. September 2001 die Gesellschaft Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila, gegründet.

Hong Kong

Gemeinsam mit der Amsterdam Schiphol Group wurde im Februar 2001 die Gesellschaft Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong, übernommen. Das Gemeinschaftsunternehmen ist für die Errichtung und Inbetriebnahme eines Logistikzentrums am Flughafen Hong Kong zuständig.

(4) Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für die Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen erfolgte nach der Erwerbsmethode. Dabei werden die Anschaffungskosten für Anteile an Tochter- oder Gemeinschaftsunternehmen mit dem nach IAS bewerteten Buchwert des anteiligen Eigenkapitals des Tochter- oder Gemeinschaftsunternehmens verrechnet. Sich ergebende Unterschiedsbeträge werden auf Vermögensgegenstände der einbezogenen Unternehmen soweit aktiviert, als sie bezogen auf den Konzern-Anteil niedriger als mit dem Zeitwert bewertet sind. Danach verbleibende Unterschiedsbeträge werden als Geschäftswert aktiviert und über die erwartete Nutzungsdauer abgeschrieben. Ist eine nachhaltige Wertminderung eingetreten, so wird eine außerplanmäßige Abschreibung auf den beizulegenden Wert vorgenommen.

Bei quotenkonsolidierten Gemeinschaftsunternehmen haben wir die Vermögensgegenstände, die Schulden, das Eigenkapital (nach Konsolidierung) und die Ertrags- und Aufwandsposten mit unserer Anteilsquote in den Konzern-Abschluss einbezogen.

Für assoziierte Unternehmen wird analog zur Kapitalkonsolidierung bei Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen eine Erstbewertung zum Erwerbszeitpunkt durchgeführt. Spätere Eigenkapitalveränderungen der assoziierten Unternehmen sowie die Fortschreibung des Unterschiedsbetrages aus der Erstbewertung verändern den Equity-Ansatz.

Zwischengewinne und -verluste aus Lieferungen einbezogener Unternehmen hatten einen geringen Umfang. Ihre Eliminierung hatte einen nur unwesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Konzerns.

Ausleihungen, Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Haftungsverhältnisse zwischen einbezogenen Unternehmen, interne Aufwendungen und Erträge sowie Beteiligungserträge aus Konzern-Unternehmen wurden eliminiert.

Sofern sich durch Wertansätze nach IAS oder aus Konsolidierungsmethoden temporäre Differenzen zwischen IAS-Konzernwert und dem Wertansatz in der Steuerbilanz ergeben haben, werden latente Steuern entsprechend der „Liability-Methode“ (IAS 12) aktiviert oder passiviert.

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden Wechselkurse zugrunde:

Einheit/Währung in €	Stichtagskurs 31.12.2001	Durchschnitts- kurs 2001	Stichtagskurs 31.12.2000	Durchschnitts- kurs 2000
1.000.000 Türkische Lira (TLR)	0,7937	–	1,6487	–
1.000 Griechische Drachmen (GRD)	2,9347	2,9347	2,9347	2,9706
100 Philippinische Pesos (PHP)	2,1894	2,1807	2,1321	2,4542
1 US-Dollar (USD)	1,1334	1,1166	1,0737	–
1 Schwedische Krone (SEK)	0,1072	0,1080	–	–
1 Pfund Sterling (GBP)	1,6426	1,6081	–	–
1 Hong Kong Dollar (HKD)	0,1454	0,1432	–	–
1 Nuevo Sol (PEN)	0,3293	0,3141	–	–

Währungsumrechnung

Die Umrechnung ausländischer Jahresabschlüsse in fremder Währung wird gemäß IAS 21 nach dem Konzept der funktionalen Währung vorgenommen. Die funktionale Währung ist die Landeswährung. Dabei ist zu unterscheiden in wirtschaftlich selbstständige und wirtschaftlich unselbstständige Unternehmen.

Die Vermögenswerte und Schulden der einbezogenen Gesellschaften werden zum Stichtagskurs, die Aufwendungen und Erträge zu Jahresdurchschnittskursen umgerechnet, da diese Gesellschaften in finanzieller, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht selbstständig sind. Differenzen aus der Währungsumrechnung werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Rechnungslegung in Hochinflationländern

Für unser in der Türkei tätiges Gemeinschaftsunternehmen Bayindir Antalya wurden die Grundsätze zur Rechnungslegung in Hochinflationländern (IAS 29) angewandt. Ein Anhaltspunkt für die Klassifizierung als Hochinflationland ist dann gegeben, wenn sich die kumulierte Inflationsrate innerhalb von drei Jahren 100 % annähert oder überschreitet. Diese Voraussetzung hat nach dem türkischen Preisindex vorgelegen. In der Gewinn- und Verlustrechnung wurde der Abschluss der Bayindir Antalya mit Stichtagskursen umgerechnet. Der Gewinn oder Verlust aus der Nettosition der monetären Posten ist im Zinsergebnis enthalten.

(5) Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Abschluss des Fraport-Konzerns basiert auf konzern einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet (IAS 16). Liegt der Veräußerungswert eines Vermögensgegenstandes unter dem Buchwert, so wird eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen (IAS 36). Das Wertaufholungsgebot wird beachtet. Fremdkapitalzinsen werden unmittelbar als Aufwand verrechnet (IAS 23).

Investment properties (Anlageimmobilien) werden mit den fortgeführten Anschaffungs-/Herstellungskosten bewertet (IAS 40). Der Umfang der investment properties ist jedoch von untergeordneter Bedeutung.

Zuschüsse der öffentlichen Hand werden passiviert und über die Nutzungsdauer des Vermögensgegenstandes ratierlich aufgelöst.

Finanzanlagen

Die anderen Finanzanlagen werden, soweit sie loans and receivables betreffen, mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Available-for-sale assets werden grundsätzlich mit dem fair value bewertet, soweit sich dieser jedoch nicht zuverlässig ermitteln lässt, werden auch diese mit den Anschaffungskosten bewertet. Wertänderungen der fair values werden erfolgswirksam erfasst (IAS 39).

Wir haben den Spezialfonds im IAS-Abschluss konsolidiert und die zugrunde liegenden available-for-sale-assets mit dem fair value bewertet (SIC-12).

Vorräte

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Herstellungskosten enthalten Einzelkosten und angemessene Gemeinkosten. Falls erforderlich, wurde mit dem niedrigeren Veräußerungserlös bewertet. Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen vorgenommen (IAS 2).

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden mit dem Nennwert abzüglich erforderlicher Abwertungen bilanziert. Fremdwährungsforderungen wurden mit dem Stichtagskurs umgerechnet (IAS 21).

Eigenkapitalinstrumente

Zurückerkorbene eigene Anteile werden vom Grundkapital sowie von der Kapitalrücklage abgezogen (SIC-16).

Kapitalerhöhung

Die Kosten der Eigenkapitaltransaktion im Zusammenhang mit unserem Börsengang werden, gemindert um alle damit verbundenen Ertragsteuervorteile, als Abzug von der Kapitalrücklage bilanziert (SIC-17).

Latente Steuern

Wir ermitteln latente Steuern nach der Liability-Methode (IAS 12). Nach dieser Methode werden Steuerabgrenzungsposten für sämtliche Bilanzierungs- und Bewertungsunterschiede zwischen den

Wertansätzen nach IAS und den steuerlichen Wertansätzen gebildet, sofern sie sich im Zeitablauf ausgleichen (temporary differences). Sind Aktivposten nach IAS höher bewertet als in der Steuerbilanz (linear abgeschriebenes Anlagevermögen), und handelt es sich um temporäre Differenzen, so wurde ein Passivposten für latente Steuern gebildet. Aktive Steuerlatenzen aus bilanziellen Unterschieden sowie Vorteile aus der zukünftigen Nutzung von steuerlichen Verlustvorträgen müssen nach IAS aktiviert werden.

Die Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt anhand des gültigen bzw. angekündigten Steuersatzes des jeweiligen Landes. In Deutschland wurde ein kombinierter Ertragsteuersatz von 40 % herangezogen, der sich aus der Belastung der Körperschaftsteuer zusätzlich Solidaritätszuschlag und der Gewerbebeitragssteuer ergibt.

In Zukunft voraussichtlich nutzbare steuerliche Verlustvorträge wurden in Höhe des Steuereffekts als latente Steuern aktiviert.

Ansprüche auf Körperschaftsteuerminderungen aufgrund der Gewinnverwendung werden gemäß IAS 12 (revised 2000) erst bei Ausschüttung berücksichtigt und nicht als latente Steuer aktiviert.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Pensionsrückstellungen wurden gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 6,0 % p.a. (im Vorjahr 6,5 % p.a.) bewertet. Der Bewertung liegen ein Rententrend von 3,0 % und ein Lohn- und Gehaltstrend von 0,0 % zugrunde.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen wurden unter Berücksichtigung der erwarteten Risiken gebildet.

Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen wurden in Höhe der erwarteten Risiken gebildet. Sie sind insoweit berücksichtigt, als eine gegenwärtige Verpflichtung gegenüber Dritten besteht. Darüber hinaus müssen sie aus einem vergangenen Ereignis resultieren und mit einer Inanspruchnahme, die eher wahrscheinlich als unwahrscheinlich ist, einhergehen (IAS 37).

Aufwandsrückstellungen werden nicht angesetzt.

Langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr zinsen wir unter Berücksichtigung künftiger Kostensteigerungen mit einem fristenadäquaten Kapitalmarktzins ab, soweit sie von wesentlicher Bedeutung sind.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten wurden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Fremdwährungsverbindlichkeiten wurden mit dem Stichtagskurs umgerechnet (IAS 21).

Derivative Finanzinstrumente

Wir setzen derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung gegen Zins- und Währungsrisiken ein. Die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten wird nach IAS 39 zum Marktwert vorgenommen, unabhängig davon, ob dieser positiv oder negativ ist. Während die Wertänderungen bei fair value hedges grundsätzlich erfolgswirksam erfasst werden, wirken sich bei cash flow hedges die Wertänderungen direkt in einer gesonderten Eigenkapitalposition aus. Korrespondierend hierzu werden Steuerlatenzen auf die Marktwerte der cash flow hedges direkt im Eigenkapital verrechnet.

Erläuterungen zur Bilanz

Zusammensetzung und Entwicklung der einzelnen Positionen des Anlagevermögens sind im Konzern-Anlagenspiegel dargestellt.

(6) Immaterielle Vermögensgegenstände

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten angesetzt. Entsprechend dem Nutzungsverlauf werden sie um planmäßige Abschreibungen nach der linearen Methode vermindert. Bei Konzessionen, Schutzrechten, Lizenzen, Patenten und Software beträgt die Nutzungsdauer zwischen 3 und 15 Jahren. Darin enthalten sind 30 % der Dividendenrechte an der Bayindir Antalya in Höhe von € 37,3 Mio. Sie werden planmäßig über die Dauer des Engagements abgeschrieben. Der Abgang „Geschäfts- oder Firmenwert“ steht im Zusammenhang mit der Veräußerung von 39 % der Anteile an der Media.

(7) Sachanlagen

Sachanlagen werden mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer und, soweit notwendig, außerplanmäßiger Abschreibungen bilanziert. Nachträgliche Anschaffungskosten werden aktiviert. Bei selbst erstellten Sachanlagen werden die Herstellungskosten anhand der direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie angemessener Gemeinkosten ermittelt. Finanzierungskosten werden nicht aktiviert.

Unter den Bauten wird das Flughafen-Terminal des Gemeinschaftsunternehmens Bayindir Antalya ausgewiesen. Am Ende der Laufzeit des Konzessionsvertrages (Juli 2007) muss das Terminal an den türkischen Staat übergeben werden, sodass über das Terminal nicht verfügt werden kann. Wegen der Unsicherheiten aufgrund des Währungsverfalls der türkischen Lira wird das Terminal mit dem der Erstkonsolidierung zugrunde gelegten Euro-Wert planmäßig über die Restlaufzeit abgeschrieben.

(8) Beteiligungen at equity

Die Anteile an assoziierten Unternehmen, soweit nicht von untergeordneter Bedeutung, werden nach der Equity-Methode bewertet.

Die Zugänge betreffen die Gesellschaften der ICTS (€ 45,5 Mio.) und die LAP (€ 13,8 Mio.). Darüber hinaus wurden unter den Zugängen die Kapitalerhöhung an der PIATCO (€ 14,6 Mio.) und die laufenden Equity-Fortschreibungen (positive Ergebnisse) ausgewiesen.

Die Umbuchung betrifft die im Vorjahr geleistete Auszahlung auf den Erwerb der ICTS-Anteile.

Bei den Abgängen handelt es sich um das anteilige negative Ergebnis aus den Equity-Fortschreibungen an der PIATCO (€ 10,4 Mio.), an der LAP (€ 0,1 Mio.) sowie um die Ausschüttung der ASG.

Die Abschreibungen wurden auf den Goodwill aus der Equity-Bewertung der Gesellschaften ICTS in Höhe von € 3,5 Mio., Flughafen Hannover-Langenhagen in Höhe von € 2,1 Mio., PIATCO in Höhe von € 0,3 Mio. und LAP in Höhe von € 0,3 Mio. planmäßig vorgenommen. Eine weitere außerplanmäßige Abschreibung von € 12,0 Mio. betrifft den Flughafen Hannover-Langenhagen. Diese erfolgte aufgrund der Änderung der mittelfristigen Planung des Flughafens Hannover-Langenhagen als Reaktion auf das rückläufige Verkehrsaufkommen und die damit verschlechterten Ergebnisprognosen.

Die Jahresabschlüsse der Beteiligungen im Rahmen der Equity-Bewertung wurden im Allgemeinen nach IAS bewertet, in Fällen von untergeordneter Bedeutung haben wir die landesrechtliche Bewertung nicht an die Bewertung nach IAS angepasst.

(9) Andere Finanzanlagen

Die Zugänge bei den sonstigen Beteiligungen betreffen insbesondere die Erwerbe der Anteile an den Gesellschaften Philippine Airport and Ground Services Holdings, Inc. (PAGS) in Höhe von € 16,1 Mio. und JC Decaux Airport Media GmbH in Höhe von € 1,7 Mio. sowie die Kapitalerhöhung bei der Portway-Handling de Portugal S.A. in Höhe von € 2,2 Mio.

Die Abschreibungen bei den sonstigen Beteiligungen entfallen auf die Gesellschaften Goldair Athen (€ 1,2 Mio.) und Portway (€ 1,8 Mio.), die aufgrund negativer Geschäftsentwicklungen abgewertet wurden.

Die Zugänge bei den Ausleihungen an Beteiligungsgesellschaften sind fast ausschließlich auf das Engagement der Fraport AG am Flughafen Manila (Philippinen) zurückzuführen. Die Zugänge betreffen mit € 10,1 Mio. Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc., Manila, mit € 32,5 Mio. PIATCO, mit € 6,2 Mio. Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc., Manila, und mit € 3,5 Mio. PAGS. Ein weiterer Zugang von € 2,2 Mio. betrifft eine Ausleihung der Pantares Tradeport Asia Ltd. an ein assoziiertes Unternehmen.

Die Abgänge betreffen eine Rückzahlung eines an die PIATCO gewährten Darlehens (€ 28,8 Mio.).

Die Abschreibungen auf die Ausleihungen an Beteiligungsgesellschaften betreffen mit € 59,8 Mio. Darlehen und Shareholders' Advances an die philippinischen Beteiligungsgesellschaften im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen am Flughafen Manila. Die außerplanmäßigen Abschreibungen wurden aufgrund der negativen Einschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens in der Region sowie der mittlerweile geringer eingeschätzten Duty-free-Erlöse vorgenommen.

Die Risiken aus dem Beteiligungsengagement Manila sind ausführlich im Lagebericht unter dem Kapitel „Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten“ dargestellt.

Der Buchwert des Spezialfonds entfällt mit € 466,7 Mio. auf Wertpapiere mit fester (€ 424,2 Mio.) oder variabler Verzinsung (€ 42,5 Mio.) und mit € 24,3 Mio. auf Aktien. Die im Fonds befindlichen Wertpapiere sind so genannte available-for-sale assets, die zum fair value bewertet werden. Wertänderungen werden erfolgswirksam behandelt.

Von den Wertpapieren mit fester Verzinsung haben € 1,0 Mio. eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr, € 216,9 Mio. eine Restlaufzeit zwischen 1–5 Jahren, € 164,5 Mio. eine Restlaufzeit zwischen 5–10 Jahren und € 41,8 Mio. eine Restlaufzeit von mehr als 10 Jahren. Von den Wertpapieren mit variabler Verzinsung haben € 37,0 Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Die Ratings der verzinslichen Wertpapiere setzen sich wie folgt zusammen:

Ratings	in € Mio.
AAA	67,1
AA	75,4
A	57,6
BBB	109,7
BB und niedriger	59,1
Ohne Rating	97,8
	466,7

Abhängig vom Rating liegt die Verzinsung zwischen 3% und 14,75%.

Zusammensetzung des Spezialfonds:

Marktwert am 31.12.2001	in € Mio.
Finanzanlagen	
– festverzinsliche Wertpapiere	424,2
– variabel verzinsliche Wertpapiere	42,5
– Aktien	24,3
	491,0
Bankguthaben	30,2
Sonstige Vermögensgegenstände	12,1
Sonstige Verbindlichkeiten	– 4,2
	529,1

Die Umbuchung bei den sonstigen Ausleihungen betrifft im Wesentlichen eine von CIVAS im Vorjahr geleistete Anzahlung auf den Erwerb von Anteilen an der ICTS in Höhe von € 8,5 Mio.

(10) Vorräte

in € Mio.	31.12.2001	31.12.2000
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9,4	9,0
Unfertige Leistungen	1,4	0,7
Bezogene Waren	1,0	0,5
Geleistete Anzahlungen	0,1	0,1
	11,9	10,3

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten unter der Anwendung der Durchschnittsmethode bewertet. Die Herstellungskosten enthalten gemäß IAS 2 die direkt zurechenbaren Einzelkosten und angemessene Anteile der Gemeinkosten.

(11) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in € Mio.	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2001	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2000
Gegen fremde Unternehmen	140,9	0,4	141,3	135,5	–	135,5

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind zum Nennwert bilanziert. Ausfallrisiken sind durch ausreichende Einzelwertberichtigungen berücksichtigt.

(12) Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in € Mio.	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2001	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2000
Gegen verbundene Unternehmen	0,3	–	0,3	–	–	–
Gegen Gemeinschaftsunternehmen	7,6	–	7,6	–	–	–
Gegen assoziierte Unternehmen	88,5	–	88,5	0,6	–	0,6
Gegen sonstige						
Beteiligungsgesellschaften	1,6	1,5	3,1	2,2	–	2,2
Sonstige Vermögensgegenstände	51,1	23,0	74,1	56,1	0,2	56,3
	149,1	24,5	173,6	58,9	0,2	59,1

Die anderen Forderungen und die sonstigen Vermögensgegenstände sind zum Nennwert bilanziert. Sofern Ausfallrisiken bestehen, sind sie durch ausreichende Einzelwertberichtigungen berücksichtigt.

Bei den Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen handelt es sich vor allem um Forderungen gegen die PIATCO aus der kurzfristigen Übernahme von Zahlungsverpflichtungen für den Bau des Termi-

nals 3 am Ninoy Aquino International Airport, Manila (Philippinen).

Die Erhöhung der sonstigen Vermögensgegenstände ist vor allem auf eine Forderung gegen das Land Hessen über € 23,0 Mio. zurückzuführen. Die Forderung resultiert aufgrund eines geschlossenen Vergleichs im Zusammenhang mit bereits in Vorjahren geleisteten Bodensanierungsarbeiten.

(13) Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks

in € Mio.	31.12.2001	31.12.2000
Kassenbestand,		
Guthaben bei		
Kreditinstituten		
und Schecks	74,7	59,2

In den Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sind Bankguthaben des Spezialfonds in Höhe von € 30,2 Mio. enthalten.

(14) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Bei den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um Baukostenzuschüsse in Höhe von € 34,1 Mio., die Aufwendungen nachfolgender Perioden (überwiegend nach mehr als einem Jahr) darstellen.

(15) Latente Steuern

Die Abgrenzung der latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12. Weitere Erläuterungen sind unter der Anmerkung „Steuern vom Einkommen und Ertrag“ enthalten.

(16) Eigenkapital

Anlässlich der außerordentlichen Hauptversammlung am 14. März 2001 und der ordentlichen Hauptversammlung am 23. April 2001 der Fraport AG wurden die nachfolgenden Beschlüsse gefasst:

Kapitalerhöhung

Aufgrund der Ermächtigungen vom 23. April 2001 wurde das Grundkapital um € 261,1 Mio. auf € 901,1 Mio. erhöht.

Die im Rahmen der Kapitalerhöhung angefallenen Börsengangaufwendungen in Höhe von € 41,2 Mio. wurden gemäß SIC 17 nach Abzug der damit verbundenen Steuervorteile von € 16,5 Mio. erfolgsneutral in der Kapitalrücklage verrechnet.

Anzahl der ausgegebenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzt sich zusammen aus 90.105.000 auf den Inhaber lautenden (nennwertlosen) Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je € 10,0.

Genehmigtes Kapital

Das in der außerordentlichen Hauptversammlung am 27. September 2000 geschaffene genehmigte Kapital (bis 31. August 2005) von € 290,0 Mio. wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung vom 14. März 2001 auf € 276,1 Mio. geändert.

In der ordentlichen Hauptversammlung am 23. April 2001 wurde das genehmigte Kapital von € 276,1 Mio. auf € 242,0 Mio. vermindert (so genanntes genehmigtes Kapital I). Ferner wurde ein weiteres genehmigtes Kapital von bis zu € 34,1 Mio. bis zum 15. Juni 2002 geschaffen (so genanntes genehmigtes Kapital II), das zur Bedienung der Mehrzuteilungsoption der Konsortialbanken im Rahmen des Börsengangs der Fraport AG beschlossen wurde.

Im Zuge des Börsengangs wurde das genehmigte Kapital bis auf € 15,0 Mio. verwendet.

Das genehmigte Kapital kann durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und von ihr beherrschter Unternehmen ausgenutzt werden. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen.

Bedingtes Kapital

Zur Bedienung von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans 2001 wurde in der Hauptversammlung am 14. März 2001 ein bedingtes Kapital bis zu € 13,9 Mio. durch Ausgabe von bis zu 1.395.000 neue Aktien beschlossen. Bisher wurden Bezugsrechte in Höhe von € 2,1 Mio. ausgegeben.

Eigene Aktien

Im Berichtsjahr wurden 11.970 eigene Aktien zum Kaufpreis von € 0,3 Mio. erworben.

Kapitalrücklage

Im Rahmen der Hauptversammlung am 23. April 2001 wurde beschlossen, aus dem ausgeschütteten Bilanzgewinn in Höhe von € 76,7 Mio. einen Teil in Höhe von € 44,4 Mio. als Einlage an die Gesellschaft zu leisten.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen umfassen neben den Rücklagen der Fraport AG (einschließlich gesetzliche Rücklage in Höhe von € 36,5 Mio.) die Gewinnrücklagen und Bilanzgewinne der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Tochtergesellschaften sowie Auswirkungen von Konsolidierungsmaßnahmen. Die Währungsumrechnungsdifferenzen betragen € – 7,6 Mio. (im Vorjahr € – 4,2 Mio.), die Rücklage für Derivatebewertung beträgt € – 4,4 Mio. (im Vorjahr € – 5,2 Mio.). Der wesentlich höhere Ausweis der anderen Gewinnrücklagen, verglichen mit dem Jahresabschluss der Fraport AG resultiert zum größten Teil aus der höheren Bewertung des Sachanlagevermögens.

Konzern-Bilanzgewinn

Der Konzern-Bilanzgewinn entspricht dem Bilanzgewinn der Fraport AG. Damit ergibt sich eine vorgeschlagene Dividende von € 0,40 je Aktie.

(17) Anteile fremder Gesellschafter

Die Anteile fremder Gesellschafter betreffen die Kapital- und Ergebnisanteile an der Media, Flughafen Saarbrücken, GCS, Flughafen Hahn, Hahn Campus Management GmbH, der ACLLC, der ARS, der HSG, der Fraport Peru und der Fraport (Philippines).

(18) Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

Es handelt sich um gewährte Zuschüsse für Investitionen durch die öffentliche Hand in Höhe von € 16,8 Mio. (Vorjahr € 16,8 Mio.) sowie andere Zuschussgeber in Höhe von € 5,6 Mio. (Vorjahr € 6,3 Mio.). Die Zuschüsse der öffentlichen Hand betreffen insbesondere Vorfeldinvestitionen am Flughafen Hahn. Die Sonderposten werden entsprechend der Laufzeit der geförderten Investitionen linear aufgelöst.

(19) Rückstellungen**Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

in € Mio.	Stand 1.1.2001	Verbrauch	Auflösung	Dienstzeit- aufwand	Zinsanteil	Stand 31.12.2001
Pensionsverpflichtungen	15,3	– 0,9	–	1,8	1,0	17,2
Arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen	0,2	–	–	–	–	0,2
	15,5	– 0,9	–	1,8	1,0	17,4

in € Mio.	Stand 1.1.2000	Verbrauch	Auflösung	Dienstzeit- aufwand	Zinsanteil	Stand 31.12.2000
Pensionsverpflichtungen	14,6	– 0,8	–	0,6	0,9	15,3
Arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen	0,2	–	–	–	–	0,2
	14,8	– 0,8	–	0,6	0,9	15,5

Die Pensionsverpflichtungen enthalten einzelvertragliche Pensionszusagen an Vorstände und deren Hinterbliebene. Zur Bewertung werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt.

Den Berechnungen liegen die neuen biometrischen Grundwerte nach Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde (RT 98).

Versicherungsmathematische Annahmen:

in %	2001	2000
Zinssatz	6,0	6,5
Gehaltsdynamik	–	–
Rentendynamik	3,0	3,0
Fluktuation	–	–

Darüber hinaus sind in den Pensionsverpflichtungen Anwartschaften von in 1999 übernommenen Mitarbeitern in Höhe von € 0,2 Mio. enthalten. Diese Pensionszusagen werden nicht mehr angepasst, künftig gilt die Regelung der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG.

Für leitende Angestellte der Fraport AG bestehen arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen in Höhe von € 0,2 Mio.

Als Mitglied des Hessischen Arbeitgeberverbandes der Gemeinden und Kommunalverbände unterliegt die Fraport AG dem Tarifrecht des öffentlichen Dienstes und ist Mitglied in der Zusatzversorgungskasse für die Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK Wiesbaden), die sich über Umlagen finanziert. Dementsprechend führt die Fraport AG für die Altersversorgung der Mitarbeiter und Angestellten jährliche Beiträge an die ZVK Wiesbaden ab.

Die Steuerrückstellungen betragen € 118,7 Mio. (Vorjahr € 85,9 Mio.). Die Erhöhung der Steuerrückstellungen ist auf Zuführungen zu den Rückstellungen für Risiken aus steuerlicher Außenprüfung bedingt.

In der nachfolgenden Übersicht ist die Entwicklung der anderen Rückstellungen erläutert.

in € Mio.	Stand 1.1.2001	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Konsolidie- rungskreis	Sonstige Veränderungen	Stand 31.12.2001
Personal	86,7	55,3	2,9	40,8	0,2	0,9	70,4
Umwelt	43,1	4,8	20,8	0,8	–	1,0	19,3
Übrige	55,2	31,8	10,2	45,0	0,4	0,2	58,8
	185,0	91,9	33,9	86,6	0,6	2,1	148,5
Davon langfristig	66,0						41,3

Die Personalrückstellungen beinhalten Verpflichtungen aus der Leistungs- und Erfolgsbeteiligung (LEA, „Leistung – Erfolg – Anerkennung“), Regelungen für Altersteilzeit und Vorruhestand aus der vorzeitigen Beendigung der Arbeitsverhältnisse, Zeitguthaben auf Lebensarbeitszeitkonten und Urlaubsansprüche aus dem Resturlaubsguthaben der Belegschaft zum Bilanzstichtag. Der Rückgang der Personalrückstellungen ist vor allem auf den im Vorjahr einmaligen Ausweis von Verpflichtungen aus der Gehaltsabrechnung Dezember 2000 zurückzuführen.

Wegen Wegfall des Risikos wurde eine Umweltrückstellung sowie einer in diesem Zusammenhang gebildeten Rückstellung für den Rechtsstreit in Höhe von insgesamt € 22,2 Mio. infolge eines Vergleichs mit dem Land Hessen aufgelöst.

Die Umweltrückstellung für den von den USA genutzten Air-Base-Teil, der bis 2005 an Fraport zurückgegeben wird, ist aus heutiger Sicht ausreichend bemessen (€ 4,6 Mio.). Ob eventuell doch größere Risiken als derzeit vermutet vorhanden sind, kann erst in Zukunft nach Vornahme von Probebohrungen abgeschätzt werden.

In den übrigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Verpflichtungen für ausstehende Rechnungen sowie für Rabatte und Rückerstattungen enthalten.

(20) Finanzschulden

in € Mio.	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2001	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2000
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber								
Kreditinstituten	294,8	196,2	475,6	966,6	250,1	476,0	538,3	1.264,4
Andere	3,5	–	–	3,5	3,5	–	–	3,5
	298,3	196,2	475,6	970,1	253,6	476,0	538,3	1.267,9

Die Einzelkredite ab € 25 Mio. sind:

	Laufzeit von–bis	Währung	Zinssatz %	Stand 31.12.2001	Stand 31.12.2000
1. Festverzinsliche Kredite					
	1993–2003	€	6,83	–	25,6
	1999–2011	€	4,72	25,6	25,6
	1998–2010	€	4,83	35,8	35,8
	1993–2003	€	6,61	–	51,1
	1999–2009	€	4,61	25,6	25,6
	1999–2028	€	4,15	33,0	33,0
	1999–2028	€	5,10	33,0	33,0
	1996–2006	€	6,80	25,6	25,6
	1998–2008	€	4,60	25,6	25,6
	1998–2008	€	4,57	25,6	25,6
	1999–2009	€	4,56	25,6	25,6
	1994–2003	€	6,50	–	40,9
	1994–2004	€	6,43	51,1	51,1
	1998–2008	€	4,60	38,3	38,3
	1998–2008	€	4,60	25,6	25,6
	1996–2022	€	6,62	24,4	25,5
	1992–2002	€	7,89	–	30,7
	1992–2002	€	7,69	–	25,6
	1992–2002	€	7,70	–	25,6
	1993–2001	€	6,98	–	25,6
	1993–2001	€	6,96	–	25,6
	2000–2007	US-\$	7,11	51,0	52,4
2. Variabel verzinsliche Kredite					
	2000–2007	US-\$	2,52	34,0	34,9

(21) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in € Mio.	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2001	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2000
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
gegenüber fremden								
Unternehmen	99,0	–	–	99,0	113,8	–	–	113,8
	99,0	–	–	99,0	113,8	0,0	–	113,8

(22) Andere Verbindlichkeiten

in € Mio.	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2001	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2000
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen								
auf Bestellungen	0,7	–	–	0,7	1,1	–	–	1,1
Wechselverbindlichkeiten	3,2	–	–	3,2	–	–	–	–
gegenüber verbundenen								
Unternehmen	–	–	–	0,0	0,5	–	–	0,5
gegenüber Gemeinschafts-								
unternehmen	0,9	–	–	0,9	1,2	–	–	1,2
gegenüber assoziierten								
Unternehmen at equity	8,9	–	–	8,9	1,9	–	–	1,9
gegenüber Beteiligungen	1,7	1,1		2,8	0,4	0,7	0,1	1,2
Sonstige Verbindlichkeiten	101,1	1,2	1,3	103,6	40,7	18,7	5,4	64,8
	116,5	2,3	1,3	120,1	45,8	19,4	5,5	70,7

Die Sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich im Wesentlichen aus Lohn- und Kirchensteuer, noch nicht abgeführten Sozialversicherungsbeiträgen, Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen in Zusammenhang mit Zinscaps sowie Verbindlichkeiten gegenüber Betriebsangehörigen zusammen. Die Erhöhung der Sonstigen Verbindlichkeiten resultiert unter anderem auf den im Vorjahr unter den Sonstigen Rückstellungen ausgewiesenen Verpflichtungen aus der Gehaltsabrechnung Dezember 2000.

(24) Latente Steuerverpflichtungen

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß dem „temporary concept“ des IAS 12. Dabei finden die am Bilanzstichtag geltenden bzw. beschlossenen und bekannten Steuersätze Anwendung. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Textziffer 36 „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ enthalten.

(23) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Es handelt sich hierbei um Einnahmen, die Erträge künftiger Perioden darstellen.

in € Mio.	31.12.2001	31.12.2000
Mietvorauszahlungen	18,6	23,1
Vorausbezahlte		
Erbbauzinsen/ Mietabgaben	28,2	30,4
Infrastrukturbeiträge	11,1	7,6
Sonstige	13,1	13,7
	71,0	74,8

Die Erträge realisieren sich weit überwiegend nach mehr als einem Jahr.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(25) Umsatzerlöse

Zu den Umsatzerlösen verweisen wir auf Textziffer 39.

(26) Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen

in € Mio.	2001	2000
Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen (Vorjahr)		
Verminderung)	0,7	- 2,9

Die Bestandsveränderung der unfertigen Leistungen resultiert aus noch nicht abgerechneten Consulting-Projekten.

(27) Andere aktivierte Eigenleistungen

in € Mio.	2001	2000
Andere aktivierte Eigenleistungen	18,4	15,4

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen überwiegend Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen sowie sonstige Werkleistungen seitens der Fraport AG. Im Geschäftsjahr sind Planungsleistungen für den weiteren Ausbau des Flughafens in Höhe von € 3,0 Mio. enthalten.

(28) Sonstige betriebliche Erträge

in € Mio.	2001	2000
Auflösungen von Rückstellungen	33,9	24,8
Ertrag aus Rückstattungsanspruch für in Vorjahren geleistete Umweltaufwendungen	23,0	-
Fremdwährungskursgewinne	21,6	13,3
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagevermögen	7,7	-
Übrige Erträge Vorjahre betreffend	6,9	9,2
Gewinne aus Anlagenabgängen	3,7	2,7
Zuschreibung auf Umlaufvermögen	2,1	-
Auflösungen von Sonderposten für Investitionen	1,7	1,7
Auflösungen von Einzelwertberichtigungen	1,2	-
Sonstige	12,3	20,4
	114,1	72,1

Der Erstattungsanspruch auf in Vorjahren geleistete Umweltaufwendungen beruht auf einem im Berichtsjahr geschlossenen Vergleich.

Die Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagevermögen betreffen mit € 7,6 Mio. den Verkauf von 39% der Anteile an der Media.

(29) Materialaufwand

in € Mio.	2001	2000
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	56,5	60,3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	225,2	204,1
	281,7	264,4

(30) Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in € Mio.	2001	2000
Löhne und Gehälter	553,6	511,6
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	108,0	100,4
Aufwendungen für Altersversorgung	27,6	21,4
	689,2	633,4

Neben der gestiegenen Anzahl der Beschäftigten und der höheren Tarifleistungen ist der Personalaufwand belastet durch Ausgabe von Gratisaktien im Rahmen des neu eingeführten Mitarbeiterbeteiligungsprogramms anlässlich des Börsengangs und der erstmaligen Bildung von Rückstellungen für das leistungs- und erfolgsabhängige Programm LEA („Leistung – Erfolg – Anerkennung“). Das neue Entlohnungssystem hat die bisherige Betriebszulage ersetzt.

Der Anstieg der Aufwendungen für Altersversorgung resultiert im Wesentlichen aus höheren Zuwendungen zur Zusatzversorgungskasse aufgrund gesteigerter Beitragssätze.

In den Aufwendungen für Altersversorgung sind die Zuführungen zu Pensionsrückstellungen enthalten. Der Zinsanteil bei den Zuführungen zu Pensionsrückstellungen ist im Personalaufwand ausgewiesen.

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2001	2000
Angestellte	7.765	6.671
Arbeiter	7.075	6.943
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	686	657
	15.526	14.271

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Auszubildende) betrug in den vollkonsolidierten Unternehmen 15.080 (im Vorjahr 13.782), in den quotal konsolidierten Unternehmen anteilig 446 (im Vorjahr 489).

(31) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

in € Mio.	2001	2000
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	209,3	194,9

Zu Erläuterungen zu den Abschreibungen verweisen wir auf die Textziffern 6 und 7.

Planmäßige Abschreibungen

Die planmäßigen Abschreibungen werden nach der linearen Methode vorgenommen und auf der Grundlage folgender gruppeneinheitlicher Nutzungsdauern ermittelt:

Technische Anlagen und Maschinen	3 – 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 – 20 Jahre
Geschäfts- oder Firmenwerte	Grundsätzlich 15 Jahre, Ausnahmen nach Konzessionslaufzeiten
Übrige immaterielle Vermögenswerte	3 – 15 Jahre

Grundsätzlich schreiben wir die Geschäfts- oder Firmenwerte über 15 Jahre ab. Im Falle der Bayindir Antalya wird der Geschäftswert korrespondierend zur Konzessionslaufzeit über ca. 8 Jahre abgeschrieben.

(32) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in € Mio.	2001	2000
Mieten und Leasing- aufwendungen	36,2	38,9
Währungskursverluste	35,7	15,7
Beratungsaufwand	26,8	26,8
Versicherungen	6,0	5,1
Abbruchkosten	3,3	4,6
Verluste aus Anlagenabgängen	2,1	0,7
Sonstiges (davon perioden- fremd)	114,9 (13,0)	101,9 (6,7)
	225,0	193,7

(33) Zinsergebnis

in € Mio.	2001	2000
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	17,2	13,3
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-90,1	-79,5
	-72,9	-66,2

Der Anstieg der Zinsaufwendungen ist auf eine Vorfälligkeitsentschädigung in Höhe von € 12,1 Mio. zurückzuführen.

Im Zinsaufwand ist ein Verlust aus der Nettoposition der monetären Posten aus der Hochinflationbilanzierung von € 1,0 Mio. enthalten.

(34) Ergebnis at equity

in € Mio.	2001	2000
Flughafen Hannover- Langenhagen	-14,1	-1,8
PIATCO	-10,7	-3,7
ICTS	-1,3	-
LAP	-0,4	-
Airmail Center Frankfurt GmbH	-	0,1
ASG	0,7	0,6
ACLCC	-	0,2
Civas Deutschland	-	0,3
	-25,8	-4,3

(35) Sonstiges Finanzergebnis

in € Mio.	2001	2000
Erträge aus Beteiligungen	15,1	8,5
Spezialfonds	4,1	-
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	3,8	2,2
Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens	-62,7	-8,7
	-39,7	2,0

Die Erträge aus dem Spezialfonds setzen sich wie folgt zusammen:

in € Mio.	2001
Realisierte Gewinne und Verluste	
Zinserträge	12,1
Realisierte Abgangsgewinne	0,9
Realisierte Abgangsverluste	-5,3
	7,7
Unrealisierte Gewinne und Verluste	
Unrealisierte Verluste aus Devisentermingeschäften	-3,9
Unrealisierte Gewinne aus Wertpapieren	7,2
Unrealisierte Verluste aus Wertpapieren	-6,1
	-2,8
Verwaltungskosten	-0,8
	4,1

(36) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steueraufwendungen beinhalten die Körperschaft- und Gewerbeertragsteuern der inländischen Gesellschaften sowie vergleichbare Ertragsteuern der ausländischen Gesellschaften.

Die latenten Steuern resultieren aus zeitlich abweichenden Wertansätzen zwischen den Steuerbilanzen der Gesellschaften und den Wertansätzen in der Konzern-Bilanz entsprechend der „Liability-Methode“.

Es werden auf alle temporären Unterschiede zwischen Ansätzen in den Steuerbilanzen und in den Abschlüssen nach IAS sowie auf steuerlich nutzbare Verlustvorträge Steuerlatenzen gebildet.

Zudem ergeben sich Steuerlatenzen aus Konsolidierungsmaßnahmen. Auf die Aktivierung von Goodwills und deren Abschreibung wird jedoch gemäß IAS 12 keine Steuerlatenz berechnet.

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

in € Mio.	2001	2000
Laufende Ertragsteuern	- 84,1	- 139,0
Latente Ertragsteuern	23,4	13,8
	- 60,7	- 125,2

Die Verringerung der laufenden Ertragsteuern ist auf das im Vergleich zum Vorjahr verminderte Ergebnis vor Steuern sowie auf den von 40 % auf 25 % gesunkenen Körperschaftsteuersatz zurückzuführen.

Bei den latenten Steuern haben u. a. Erkenntnisse aus der laufenden steuerlichen Außenprüfung zu einer Reduzierung des Passivpostens für latente Steuern geführt.

Die bilanzierten Steuerlatenzen betreffen folgende Bilanzposten:

in € Mio.	2001		2000	
	aktiv	passiv	aktiv	passiv
Sachanlagen	1,0	- 150,5	-	- 173,6
Finanzanlagen	1,5	- 1,8	1,7	-
Vorräte	-	- 0,5	-	- 0,4
Forderungen und Sonstige				
Vermögensgegenstände	0,7	- 1,1	-	- 0,6
Rechnungsabgrenzungsposten	0,7	-	1,1	-
Pensionsrückstellungen	1,3	-	1,1	-
Sonstige Rückstellungen	15,3	- 0,2	7,3	-
Verbindlichkeiten	3,5	- 1,8	3,9	- 4,8
Übrige Bilanzposten	-	- 0,2	0,2	- 16,4
Verlustvorträge	2,9		2,4	-
Summe aus Einzelabschlüssen	26,9	- 156,1	17,7	- 195,8
Saldierung	- 22,4	22,4	- 13,8	13,8
Konsolidierungsmaßnahmen	1,7	- 1,3	2,1	0,1
Konzern-Bilanz	6,2	- 135,0	6,0	- 181,9

Körperschaftsteuerminderungen auf Gewinnausschüttungen werden ab dem Geschäftsjahr 2001 sowohl im IAS-Konzern-Abschluss als auch in der Steuerbilanz erst im Jahr der Beschlussfassung berücksichtigt. Somit ergibt sich hieraus kein Ansatz mehr für latente Steuern.

In den latenten Steuererträgen des Geschäftsjahres 2001 sind € 16,4 Mio. aus der Körperschaftsteuerminderung für die Ausschüttung für 2000 enthalten. Die für 2001 vorgeschlagene Ausschüttung wird durch den Beschluss zur Gewinnverwendung eine in diesem Abschluss noch nicht erfasste Körperschaftsteuerminderung in Höhe von € 6,0 Mio. ergeben.

Steuerlatenzen aus steuerlichen Verlustvorträgen sind in Höhe von € 4,4 Mio. (im Vorjahr € 0,4 Mio.) nicht angesetzt, da sie voraussichtlich nicht nutzbar sind.

In den Steuerlatenzen sind € 2,9 Mio. aktivische Abgrenzung auf negative Marktwerte von Finanzderivaten enthalten. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahresstand von € – 0,6 Mio. wurde korrespondierend zu der Veränderung der Marktwerte erfolgsneutral behandelt.

Die Beziehung vom erwarteten Steueraufwand zum Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Überleitungsrechnung:

in € Mio.	2001	2000
Ergebnis vor Ertragsteuern	163,2	255,0
Gewerbeertragsteuer in Deutschland	– 28,2	– 46,2
Ergebnis nach Gewerbeertragsteuer	135,0	208,8
Erwarteter Steueraufwand *	– 35,6	– 88,1
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	– 2,0	3,8
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	– 0,8	– 0,9
Steuerlich nicht abzugsfähige Betriebsprüfungsrückstellungen und übrige permanente Differenzen	1,6	– 41,3
Steuereffekt auf ergebniswirksame Konsolidierungsmaßnahmen	– 8,6	– 3,3
Steuereffekt auf steuerfreie und periodenverschobene steuerpflichtige Erträge	0,2	1,6
Effekt aus Steuersatzänderung	0,0	47,4
Steuerentlastung im Zusammenhang mit Ausschüttungen in Deutschland	16,4	0,0
Gewerbesteuereffekt auf IPO-Aufwendungen	– 5,6	0,0
Sonstiges	1,9	1,8
Gewerbeertragsteuer in Deutschland	– 28,2	– 46,2
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	– 60,7	– 125,2

* Erwarteter Steueraufwand bei Körperschaftsteuer 25 % zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 % (im Vorjahr Körperschaftsteuer 40 % zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 %).

(37) Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern bestehen überwiegend aus Grundsteuern.

(38) Ergebnis je Aktie

	2001	2000
Konzern-Jahresüberschuss in € Mio.	101,1	129,0
Gewichtete Aktienzahl	78.835.712	59.697.968
Ergebnis je 10-Euro-Aktie in €	1,28	2,16

Das Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2001 ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt an ausgegebenen Aktien, die einem Anteil am Grundkapital von € 10 entsprechen. Durch die Kapitalerhöhung am 7. Juni 2001, die ausgeübte Mehrzuteilungsoption vom 11. Juni 2001 und gegenläufig dem Erwerb von eigenen Aktien hat sich die Anzahl der Aktien von 64.000.000 auf 90.093.030 erhöht. Das entspricht einem gewichteten Durchschnitt von 78.835.712 Aktien und einem Ergebnis je 10-Euro-Aktie von € 1,28.

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

(39) Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung nach IAS 14 orientiert sich an der internen Berichterstattung an den Vorstand des Mutterunternehmens.

Bei der Fraport AG werden die Unternehmensdaten einerseits in marktorientierte Geschäfts- und Servicefelder, andererseits in Unterstützungsbereiche eingeteilt. Die Geschäfts- und Servicefelder konnten – mit Ausnahme eines Servicefeldes – eindeutig den hier dargestellten Segmenten zugeordnet werden. Aufgrund einer verbesserten Zuordnungssystematik konnten wir in diesem Geschäftsjahr einen Teil der primären Erträge, die im Vorjahr noch diesem Servicefeld zugeordnet waren, nunmehr direkt einem Geschäftsfeld zuordnen. Eine im Vorjahr analoge Vorgehensweise hätte das Segmentergebnis Aviation um € 18,9 Mio. gemindert respektive das Segmentergebnis Non-Aviation entsprechend erhöht. Für die Unterstützungsbereiche erfolgt eine sachgerechte Schlüsselung.

Die Daten der Beteiligungsgesellschaften werden entsprechend ihrer Geschäftstätigkeit den Segmenten zugeordnet.

Die intersegmentären Erträge ergeben sich im Wesentlichen zum einen aus der Fraport AG-internen Weiterverrechnung der Mieten für Grundstücke und Gebäude. Diese Vermögenswerte sind dem Segment Non-Aviation zugeordnet. Die Weiterverrechnung der Mieten an die nutzenden Einheiten erfolgt auf Basis der angefallenen Kosten (einschließlich kalkulatorischer Zinsen) zuzüglich eines Gewinnaufschlages, um einen marktgerechten Preis zu erzielen. Die Erträge der Weiterverrechnung stellen gleichzeitig Aufwendungen im Betriebsergebnis der nutzenden Einheit dar. Zum anderen sind in den intersegmentären Erträgen die Erträge ausgewiesen, die zwischen den einbezogenen Unternehmen unterschiedlicher Segmente erzielt wurden.

Im sekundären Berichtsformat nach Regionen erfolgt die Einteilung nach unseren derzeit hauptsächlichen Einsatzgebieten Deutschland, übriges Europa, Asien und übrige Welt. Die unter Asien ausgewiesenen Werte betreffen hauptsächlich Türkei, Philippinen und Südkorea.

Die unter „übrige Welt“ ausgewiesenen Werte betreffen im Wesentlichen die USA und Peru.

Die Geschäftswerte aus Kapitalkonsolidierung und die entsprechenden Abschreibungen wurden anhand sachgerechter Schlüssel auf die Segmente verteilt.

Die Spalte Überleitung des Segmentvermögens bzw. der Segmentschulden enthält die Ertragsteueransprüche bzw. die Ertragsteuerverpflichtungen (einschließlich der latenten Steueransprüche/-verpflichtungen) des Konzerns.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

(40) Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit resultiert mit € 480,9 Mio. (im Vorjahr € 464,3 Mio.) aus dem betrieblichen Bereich. Dem gegenüber stehen Mittelabflüsse in Höhe von € 57,8 Mio. (im Vorjahr € 61,6 Mio.) aus dem finanziellen Bereich sowie € 58,3 Mio. (im Vorjahr € 128,9 Mio.) für Ertragsteuern.

Die deutliche Verminderung an Ertragsteuerzahlungen ist im Wesentlichen auf die Senkung des Körperschaftsteuersatzes in Deutschland zurückzuführen.

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit/ Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit

Neben den Investitionen in Sachanlagen wirken sich auch die erheblichen Investitionen in Finanzanlagen aus. Ein Großteil dieser Investitionen steht im Zusammenhang mit dem Engagement in Manila (Textziffer 8, 9 und 12.)

Einen Teil des Mittelzuflusses aus dem Börsengang wurde in einem Wertpapier-Spezialfonds angelegt. Darüber hinaus konnten Finanzschulden vorzeitig getilgt werden.

In den Erlösen aus Anlagenabgängen hat sich neben den Umschichtungen des Wertpapier-Spezialfonds eine Darlehensrückzahlung der PIATCO niedergeschlagen.

Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand besteht aus der Bilanzposition Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks abzüglich Verbindlichkeiten im Rahmen von Überziehungskrediten in Höhe von € 7,4 Mio. (im Vorjahr € 4,4 Mio.).

Sonstige Angaben

(41) Haftungsverhältnisse

Garantien im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement:

in € Mio.	Gesamtverpflichtung	davon valutierender Betrag
gegenüber Banken-		
konsortium aus kurz-		
fristiger Finanzierung	118,3	118,3
gegenüber		
Baugesellschaften	26,3	-
	144,6	118,3

Die Bayindir Antalya hat gegenüber der DHMI (Konzessionsbehörde) eine Garantierklärung für die Übergabe der Terminalanlagen nach Ablauf der Konzession im Jahr 2007 (€ 15,5 Mio., im Vorjahr € 8,3 Mio.) abgegeben.

Der Konzern hat Bürgschaften in Höhe von € 75,9 Mio. gewährt. Zusätzlich bestehen im Konzern sonstige Haftungsverhältnisse von € 38,8 Mio.

Die Fraport AG hat sich verpflichtet, für den Fall des Vorliegens der übrigen Voraussetzungen für die Auszahlung der Langfristfinanzierung ihre Anteile an der PIATCO mit einem Buchwert zum Bilanzstichtag von € 48,2 Mio. an die Gläubigerbanken zu verpfänden.

(42) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in € Mio.	31.12.2001	31.12.2000
Bestellungen für		
Investitionen	299,1	206,1
Miet- und		
Leasingverträge		
> 1 Jahr		
1. Fällig im 1. Folgejahr	61,2	36,8
2. Fällig im 2. Folgejahr	40,8	35,2
3. Fällig im 3. Folgejahr	40,4	35,2
4. Fällig im 4. Folgejahr	39,9	33,6
5. Fällig im 5. Folgejahr	37,6	33,4
6. Fällig ab dem		
6. Folgejahr		
(kumuliert)	41,9	34,6
	261,8	208,8

Im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement:

	31.12.2001 in US-\$ Mio.	31.12.2001 in € Mio.
Bedingte Kapital-		
einzahlungs-		
verpflichtung		
in PIATCO	50,0	56,6 ¹
Kapitaleinzahlungs-		
verpflichtung		
in PIATCO	40,0	45,3
Bedingte		
Restkaufpreis-		
zahlung		
PAGS	2,0	2,3
Einzahlungs-		
verpflichtung		
aus noch nicht		
ausgeschöpftem		
Rahmenkredit-		
vertrag		
mit PIATCO	6,4	7,3
	98,4	111,5

¹ Hierbei handelt es sich um bedingte Kapitaleinzahlungsverpflichtungen von € 79,3 Mio. (US-\$ 70,0 Mio.), abzüglich eines „Letter of Credit“ von € 22,7 Mio. (US-\$ 20,0 Mio.); dieser soll als Sicherheit für diese Verpflichtung ausgegeben werden (vgl. auch die Ausführungen zu den Haftungsverhältnissen).

Im Vorjahr bestanden keine Verpflichtungen.

An den Baukosten zur Verlagerung der Rhein-Main Air Base Frankfurt ist Fraport bis zu einem Betrag von max. € 129,8 Mio. beteiligt.

Im Rahmen der Durchführung von Schallschutzmaßnahmen am Standort Frankfurt am Main werden der Gesellschaft in den nächsten Jahren Ausgaben in Höhe von rd. € 76 Mio. entstehen, die weitestgehend zeitgleich in vollem Umfang auf erhöhte Start- und Landeentgelte umgelegt werden.

(43) Stock Options

Hauptversammlungsbeschluss

Die Hauptversammlung der Fraport AG hat am 14. März 2001 die Eckpunkte eines Aktienoptionsplans beschlossen. Im Rahmen dieses Programms werden wir Vorstandsmitgliedern der Fraport AG, Geschäftsführern von verbundenen Unternehmen und an weitere im Inland beschäftigte Führungskräfte der Fraport AG Aktienoptionen gewähren.

Die Ermächtigung zur Ausgabe eines Gesamtvolumens von 1.395.000 Bezugsrechten erstreckt sich auf einen Zeitraum bis zum 31. August 2005 und wird in jährlichen Tranchen von nicht mehr als 25 % des Gesamtvolumens ausgegeben. Die Ausgabe bedarf der Zustimmung des Aufsichtsrats.

Entwicklung der Bezugsrechte des bedingten Kapitals:

	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €	in € Mio.
Bedingtes Kapital zur			
Bedienung von Bezugsrechten			
aus Aktienoptionsplan 2001	1.395.000	10,0	13,9
Ausgegebene Bezugsrechte an			
– Vorstand	82.000	10,0	0,8
– Mitglieder der Geschäftsführung			
verbundener Unternehmen	11.250	10,0	0,1
– Führungskräfte der Fraport AG	118.350	10,0	1,2
Verbleibende Bezugsrechte	1.183.400	10,0	11,8

Die Bezugsrechte werden entweder durch Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital 2001, aus eigenen Aktien oder durch Lieferung von Aktien durch Dritte bedient. Neue Aktien aus dem bedingten Kapital nehmen jeweils vom Beginn des Geschäftsjahres am Gewinn teil, für das zum Zeitpunkt der Ausübung des Bezugsrechts noch kein Beschluss der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns gefasst worden ist.

Ausübungshürden

Die Bezugsrechte können erstmals nach Ablauf einer zweijährigen Sperrfrist ausgeübt werden. Im Geschäftsjahr 2001 wurden mit Wirkung vom 11. Juni 2001 und einer zweijährigen Sperrfrist die oben genannten Bezugsrechte ausgegeben.

Bedingung für die Ausübung ist, dass der Schlusskurs der Fraport-Aktie nach Ablauf der Sperrfrist an mindestens fünf beliebigen Handelstagen den Ausübungspreis um mindestens 15 % übertroffen hat. Ausgehend von einem Ausübungspreis für die erste Tranche von € 31,6 je Aktie ergibt sich als Erfolgsziel eine Ausübungshürde von € 36,3 je Aktie. Der Ausübungspreis für die künftigen Tranchen ist der durchschnittliche Schlusskurs der Fraport-Aktie an den letzten 20 Handelstagen vor Ausgabe der Bezugsrechte.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Aus dem Aktienoptionsprogramm ist im Berichtsjahr 2001 kein Personalaufwand angefallen. Die Bezugsrechte wurden mit dem inneren Wert bewertet. Der Wert war zum Bilanztag negativ, sodass sich keine bilanziellen Auswirkungen ergeben haben.

(44) Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden im Wesentlichen nur bei dem Mutterunternehmen eingesetzt. Neben zwei Zinsswaps, die nach den Regeln des IAS 39 als cash flow hedge behandelt werden, existieren sechs Zinscaps, um das Risiko aus Zinserhöhungen für variabel verzinsliche Verbindlichkeiten zu begrenzen. Diejenigen Zinscaps, die bereits einem Grundgeschäft zugeordnet wurden, werden als fair value hedge behandelt. Noch nicht zugeordnete Zinscaps werden als so genannte trading-Geschäfte klassifi-

ziert. Im Geschäftsjahr wurden zwei Zinscaps, bei denen Fraport Verpflichteter ist, abgeschlossen. Diese Zinscaps stellen das Gegengeschäft zu den noch nicht zugeordneten Zinscaps dar. Währungsrisiken werden gegenwärtig nicht durch den Einsatz von Derivaten gesichert, da sich Valuta-Forderungen und Valuta-Verbindlichkeiten überwiegend ausgleichen.

Sämtliche Derivate werden in der Bilanz mit dem Marktwert bewertet. Die Veränderung der Marktwerte des cash flow hedges (Zinsswap) wird erfolgsneutral in einer gesonderten Eigenkapitalposition erfasst. Die Veränderung der Marktwerte der fair value hedges und der trading-Derivate (Zinscaps) werden erfolgswirksam erfasst.

Das Kreditrisiko ermittelt sich als Summe der einzelnen positiven Marktwerte und beschreibt somit das Ausfallrisiko, das jedoch durch den Abschluss von Geschäften nur mit erstklassigen Banken minimiert wird.

Derivative Finanzinstrumente werden nicht zu spekulativen Zwecken eingesetzt.

Zum Bilanztag bestanden die folgenden derivativen Finanzpositionen:

in € Mio.	Nominalvolumen		Marktwerte		Kreditrisiko	
	31.12.2001	31.12.2000	31.12.2001	31.12.2000	31.12.2001	31.12.2000
Zinsswaps	93,6	90,0	-7,4	-4,1	-	-
Zinscaps (Berechtigter)	132,9	132,9	2,1	3,6	2,1	3,6
Zinscaps (Verpflichteter)	102,2	-	-2,1	-	-	-
Devisentermingeschäft	-	41,1	-	-4,7	-	-

(abgerechnet zum 31.3.2001)

(45) Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen

Die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH („Stadtwerke“) ist an der Fraport AG zu mehr als 20 % beteiligt. Eine Tochtergesellschaft der Stadtwerke, die Mainova AG, beliefert Unternehmen des Fraport-Konzerns mit Energie und Wasser. Daneben stellt die Landesbank Hessen-Thüringen, Frankfurt am Main, ein nahe stehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24 dar. Die vertraglich vereinbarten Zinssätze entsprechen marktüblichen Bedingungen.

Gesellschaft in € Mio.	Art der Geschäfte	2001	2000
Mainova AG, Frankfurt am Main	Versorgungsleistungen Strom, Wärme, Wasser, Gas, Entwässerung	43,4	39,5
Landesbank Hessen-Thüringen, Frankfurt am Main	Kreditverbindlichkeiten Zinsaufwendungen	165,5 11,8	208,8 12,9

(46) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Januar 2002 wurden 55 % der Anteile an ICTS Europe Holdings B.V., Amstelveen bei Amsterdam (Niederlande), durch die Fraport AG erworben.

Im Zeitraum vom Bilanzstichtag bis zum 26. März 2002 haben wir im Wesentlichen planmäßig weitere Garantien an die PIATCO in Höhe von US-\$ 34,1 Mio. erteilt. Im Rahmen der Zwischenfinanzierung wurde eine weitere Zahlung von US-\$ 16,4 Mio. geleistet. Das Gesamtengagement Manila hat sich insgesamt um US-\$ 31,1 Mio. erhöht.

Bezüglich der zukünftigen Entwicklung unseres Engagements in Manila verweisen wir auf die Ausführungen im Konzern-Lagebericht.

(47) Angaben zu Vorstand und Aufsichtsrat

Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen TEUR 2.348 (im Vorjahr TEUR 1.377). Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von TEUR 4.583 (im Vorjahr TEUR 4.604). Daneben wurden Bezugsrechte gewährt, vgl. die Ausführungen in Textziffer 43. Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben Sitzungsgelder in Höhe von TEUR 215 (im Vorjahr TEUR 35) erhalten.

Die Fraport AG hat im Geschäftsjahr für die Unternehmensleiter des Fraport-Konzerns eine „Directors' and Officers' Liability Insurance“ (kurz D&O-Versicherung) als Gesamtpolice abgeschlossen. Versicherte Personen sind vertragsgemäß Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sowie in entsprechenden Gremien ihrer Tochterunternehmen und gemäß Anhang 1 der oben genannten Gesamtpolice auch Mitarbeiter und Organmitglieder, die auf Wunsch oder im Interesse der Fraport AG bei anderen Beteiligungsunternehmen Aufsichts- oder Beiratsmandate oder vergleichbare beaufsichtigende oder beratende Mandate in solchen Gesellschaften innehaben (entsandte Organmitglieder). In 2001 sind Versicherungsprämien in Höhe von TEUR 173 gezahlt worden.

Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen sind insgesamt TEUR 11.397 (im Vorjahr TEUR 10.174) zurückgestellt worden, die laufenden Pensionen betragen TEUR 876 (im Vorjahr TEUR 793).

Frankfurt am Main, den 26. März 2002

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Der Vorstand

Dr. Bender Prof. Schölch Endler Prof. Jakubeit Mai

Organe der Gesellschaft

Vorstand der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Mitglieder des Vorstands

Vorsitzender
Dr. Wilhelm Bender

Stellvertretender Vorsitzender
Vorstand Immobilien
Prof. Manfred Schölch

Vorstand Finanzen
Johannes Endler

Vorstand Flughafenentwicklung
Prof. Barbara Jakubeit

Vorstand Arbeitsdirektor
Hans Georg Michel
(bis 31. März 2001)

Vorstand Arbeitsdirektor
Herbert Mai
(ab 1. April 2001)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat der
– ADtranz DaimlerChrysler Rail Systems GmbH
– Lufthansa CityLine GmbH
– NOVA Allgemeine Versicherung AG
– Thyssen Krupp Serv AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
– Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH
– Tradeport Frankfurt GmbH
– ASG Airport Service Gesellschaft mbH
Mitglied im Aufsichtsrat der
– Deutsche VerkehrsBank AG

Vorsitzender der Gesellschafterversammlung der
– CIVAS GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat der
– Tradeport Frankfurt GmbH
– DELVAG Luftfahrtversicherungs AG
– DELVAG Rückversicherungs AG
Mitglied im Verwaltungsrat der
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
– Frankfurter Sparkasse

Vorsitzende des Aufsichtsrats der
– Deutsche AeroConsult GmbH

**Aufsichtsrat der Fraport AG
Frankfurt Airport Services
Worldwide**

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender
Roland Koch
Hessischer Ministerpräsident

Stellvertretender Vorsitzender
Gerold Schaub
Stellvertretender Landesbezirksleiter
ver.di Hessen

Herbert Becker
Beauftragter für Externe Kontakte

Dr. Manfred Bischoff
Vorstandsmitglied der
DaimlerChrysler AG
(ab 30. Januar 2002)

Wolfgang Bödicker
Betriebsratsmitglied

Paul Breider
Lademeister

Matthias Eckert
Betriebsratsmitglied

Dr. Hans-Jürgen Froböse
Ministerialdirektor
(bis 2. Januar 2002)

Albrecht Glaser
Stadtkämmerer
(bis 2. Januar 2002)

**Mitgliedschaften in gesetzlich zu
bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren
Kontrollgremien**

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– Lufthansa Service Deutschland GmbH
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– Lufthansa Service Holding AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– MTU Aero Engines GmbH
– DaimlerChrysler Aerospace AG
– DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG
– EADS Deutschland GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat der
– Gerling Konzern, Versicherungs-Beteiligungs-AG
– J.M. Voith AG
Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
– Mitsubishi Motors Corp.
– Lagardère-Sociétés S.A.
– European Aeronautic Defence and Space
Company EADS N.V. (Chairman of the Board)

Mitglied im Aufsichtsrat der
– Volks- Bau- und Sparverein (VBS) e.G.
– Umland GmbH

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– Duisburg-Ruhrorter Häfen AG
Mitglied im Aufsichtsrat der
– Germanische Lloyd AG

Mitglied im Aufsichtsrat der
– Mainova AG
– ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau-
und Beteiligungsgesellschaft mbH
– Messe Frankfurt GmbH
– Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
– Stadtwerke Verkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main GmbH
Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
– Mainufer Projektentwicklungs GmbH
– RMA Rhein-Main Abfall GmbH
– Wirtschaftsförderung Frankfurt –
Frankfurt Economic Development-GmbH
– WOHNHEIM Gemeinnützige Gesellschaft für
Wohnheime und Arbeiterwohnungen mbH
– BKRZ Brandschutz-, Katastrophenschutz- und
Rettungsdienstzentrum-Grundstücksverwaltungs-
gesellschaft mbH & Co. KG
– Blutspendedienst Hessen des DRK GmbH
– Gas-Union GmbH
– Lerchesberg Grundstücksgesellschaft mbH
– Hospital-Service & Catering GmbH
– Frankfurter Sparkasse
– Sparkassen- und Giroverband Hessen-Thüringen

**Aufsichtsrat der Fraport AG
Frankfurt Airport Services
Worldwide**

Jörg-Uwe Hahn
Fraktionsvorsitzender der FDP
im Hessischen Landtag
Mitglied des Landtags

Stefan Kempkens
Gewerkschaftsvertreter ver.di

Lothar Klemm
Hessischer Staatsminister a.D.
Mitglied des Landtags

Prof. Karel van Miert
Präsident der Universität Neyenrode,
ehemaliger Vizepräsident
der Europäischen Kommission
(ab 30. Januar 2002)

Helmut Raith
Fachvorarbeiter

Petra Roth
Oberbürgermeisterin

Mitglied im Aufsichtsrat der
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
– TaunusFilm GmbH

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– MANIA Technologie AG
– WEIDER AG
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
– der MÖBEL WALTHER AG
Mitglied im Aufsichtsrat der
– MÖBEL WALTHER NEW MEDIA AG
Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
– active photonics AG (Österreich)

Mitglied im Aufsichtsrat der
– RWE AG
Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
– Wolters Kluwer N.V. (Niederlande)
– DHV (Niederlande)
– De Persgroep (Belgien)
– Royal Philips Electronics N.V. (Niederlande)
– Agfa-Gevaert N.V. (Belgien)
Mitglied im Beirat der
– Guidant Europe N.V. (Belgien)
– Eli Lilly Holdings Ltd. (USA)
– Rabobank Nederland (Niederlande)
– Goldman Sachs International (Großbritannien)
– KPMG (Niederlande)

Mitglied im Aufsichtsrat der
– GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co.
– Airport Frankfurt/Main KG

Vorsitzende des Aufsichtsrats der
– Frankfurter Aufbau AG
– Mainova AG
– ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und
Beteiligungsgesellschaft mbH
– Messe Frankfurt GmbH
– Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
– Stadtwerke Verkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main GmbH
Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
– Alte Oper Frankfurt Konzert- und
Kongreßzentrum GmbH
– Gas-Union GmbH
– Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
– Wirtschaftsförderung Frankfurt –
Frankfurt Economic Development-GmbH
– Frankfurter Sparkasse
– Landesbank Hessen-Thüringen
– Nassauische Sparkasse
– E.ON Energie AG
– Ruhrgas AG
– THÜGA AG
– Advisory Council der ING-Gruppe/Niederlande

Walter Schäfer Vorsitzender des Vorstands i. R. der Landesbank Hessen-Thüringen (bis 13. Dezember 2001)	Mitglied im Aufsichtsrat der – JENOPTIK AG
Werner Schmidt Aufgabenleiter Projekt-Management	Mitglied im Aufsichtsrat der – SMW Abwasser GmbH – Deutsche AeroConsult GmbH
Dr. Jürgen Siewert Ministerialdirigent	Mitglied im Aufsichtsrat der – DB Reise & Touristik AG – DeTeSystem Deutsche Telekom Systemlösungen GmbH – T-Systems International GmbH Mitglied im Verwaltungsrat der – Bundesanstalt für Post und Telekommunikation Deutsche Bundespost
Edgar Stejskal Betriebsratsmitglied	Mitglied im Aufsichtsrat der – Airmail Center Frankfurt GmbH
Christian Strenger Mitglied im Aufsichtsrat der DWS Investment GmbH (ab 30. Januar 2002)	Vorsitzender des Aufsichtsrats der – The Germany Funds Mitglied im Aufsichtsrat der – BASF Coatings AG – Metro AG – MLP Holding AG – Zürich Investmentgesellschaft mbH
Achim Vandreike Bürgermeister (ab 7. Februar 2002)	Mitglied im Aufsichtsrat der – Messe Frankfurt GmbH – Frankfurter Aufbau AG
Warren Walsh Repräsentant der Gewerkschaft GÖD Lehrgangleiter	
Dr. Martin Wentz Stadtrat a. D. (bis 14. Januar 2002)	Mitglied im Aufsichtsrat der – ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH – Mainova AG – Messe Frankfurt GmbH – Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH – Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH – Frankfurter Aufbau AG – Deutsche Hausbau Holding AG Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen: – Garagen-, Bau- und Betriebs GmbH – Mainufer Projektentwicklungs GmbH – Rebstock Projektgesellschaft mbH – Westhafen Projektentwicklungs GmbH – Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development-GmbH – Immobilienwirtschaft der DePfa Bank AG
Henner Wittling Staatssekretär	Mitglied im Aufsichtsrat der – Saarstahl AG

Bestätigungsvermerk

Wir haben den von der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, aufgestellten Konzern-Abschluss, bestehend aus Konzern-Bilanz, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals, Konzern-Kapitalflussrechnung und Konzern-Anhang, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001 geprüft. Aufstellung und Inhalt des Konzern-Abschlusses nach den International Accounting Standards (IAS) liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzern-Abschluss abzugeben.

Wir haben unsere Konzern-Abschlussprüfung nach den deutschen Prüfungsvorschriften und unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob der Konzern-Abschluss frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Nachweise für die Wertansätze und Angaben im Konzern-Abschluss auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung beinhaltet die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzern-Abschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Konzern-Abschluss in Übereinstimmung mit den International Accounting Standards ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sowie der Zahlungsströme des Geschäftsjahres.

Unsere Prüfung, die sich auch auf den von dem Vorstand für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001 aufgestellten Konzern-Lagebericht erstreckt hat, hat zu keinen Einwendungen geführt. Nach unserer Überzeugung gibt der Konzern-Lagebericht insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage des Konzerns und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar. Außerdem bestätigen wir, dass der Konzern-Abschluss und der Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001 die Voraussetzungen für eine Befreiung der Gesellschaft von der Aufstellung eines Konzern-Abschlusses und Konzern-Lageberichts nach deutschem Recht erfüllen.

Frankfurt am Main, den 28. März 2002

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Harwart)
Wirtschaftsprüfer

(Scholz)
Wirtschaftsprüfer

Bei Veröffentlichungen oder Weitergabe des Konzern-Abschlusses und/oder des Konzern-Lageberichtes in einer von der bestätigten Fassung abweichenden Form (einschließlich der Übersetzung in andere Sprachen) bedarf es zuvor unserer erneuten Stellungnahme, sofern hierbei unser Bestätigungsvermerk zitiert oder auf unsere Prüfung hingewiesen wird; wir weisen insbesondere auf § 328 HGB hin.

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat prüfte während des Geschäftsjahres 2001 die Geschäftsführung der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide anhand der regelmäßigen schriftlichen und mündlichen Berichterstattung des Vorstands über die Entwicklung und die Lage der Gesellschaft sowie durch Erörterung wichtiger Geschäftsvorgänge in den Sitzungen des Aufsichtsrats sowie des Beteiligungs-, Finanz- und Investitions-, Personal- und Präsidialausschusses.

Die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts der Fraport AG, des Konzern-Abschlusses und des Konzern-Lageberichts zum 31. Dezember 2001 sowie das Ergebnis der Prüfung durch die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft – Wirtschaftsprüfungsgesellschaft gaben keinen Anlass zu Beanstandungen. Der gesetzliche Bestätigungsvermerk wurde von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft – Wirtschaftsprüfungsgesellschaft uneingeschränkt erteilt. Der Aufsichtsrat hat nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung keine Einwendungen erhoben und billigt den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2001.

Der Aufsichtsrat bestellte mit Wirkung ab 1. April 2001 Herrn Herbert Mai als Vorstand Arbeitsdirektor. Er trat die Nachfolge des am 31. März 2001 aus Altersgründen ausgeschiedenen Herrn Hans Georg Michel an.

Am 11. Juni 2001 fand unter großer Beachtung der Öffentlichkeit der Börsengang der Fraport AG statt. Nach der dabei erfolgten Kapitalerhöhung auf € 901.050.000 befinden sich nunmehr 28,9 % des Gesellschaftskapitals in der Hand privater Anleger.

Der Aufsichtsrat beschloss im Rahmen der Vorbereitung zum Börsengang eine neue Satzung für die Fraport AG und passte seine Geschäftsordnung und die des Vorstands entsprechend an.

Der Aufsichtsrat hat sich umfassend mit den Vorbereitungen zum geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt beschäftigt. Dabei stand das am 27. August 2001 eingeleitete Raumordnungsverfahren im Mittelpunkt.

Nach den Ereignissen des 11. September 2001 in den USA wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand regelmäßig über die aktuelle Entwicklung und die möglichen Auswirkungen auf die Fraport AG unterrichtet.

Die bisherigen Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat haben dem Umstand Rechnung getragen, dass sich nach dem Börsengang fast ein Drittel des Gesellschaftskapitals in Privathand befindet und verzichten auf je einen Sitz zugunsten von Vertretern des über die Börse platzierten Kapitals. Der Bonner Ministerialdirektor Dr. Hans-Jürgen Froböse, der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Landesbank Hessen-Thüringen Walter Schäfer, und der frühere Frankfurter Stadtkämmerer Albrecht Glaser schieden vor diesem Hintergrund zum Ende des Jahres 2001 auf eigenen Wunsch aus dem Gremium aus.

Mit Beschluss des Amtsgerichts vom 30. Januar 2002 wurden die Herren Dr. rer. pol. Manfred Bischoff, Vorstandsmitglied der DaimlerChrysler AG und Vorstandsvorsitzender der EADS European Aeronautic Defence and Space Company, Prof. Karel van Miert, Präsident der Universität Nyenrode im niederländischen Utrecht, und Christian Strenger, Mitglied des Aufsichtsrats der DWS Investment GmbH, zu neuen Aufsichtsratsmitgliedern der Fraport AG gerichtlich bestellt. Mit Beschluss des Amtsgerichts vom 7. Februar 2002 wurde Herr Bürgermeister Joachim Vandreike als Nachfolger für den am 14. Januar 2002 ausgeschiedenen Herrn Stadtrat Dr. Martin Wentz gerichtlich bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand des Unternehmens und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr Engagement sowie ihren vielseitigen und erfolgreichen Einsatz für die Belange des Flughafens.

Frankfurt am Main, im April 2002

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Roland Koch
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Beraterkreis

Hilmar Kopper
(Vorsitzender)
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Bank AG

Dr. Manfred Bodin
Vorsitzender des Vorstands
Norddeutsche Landesbank Girozentrale

Prof. Bernd Fahrholz
Sprecher des Vorstands
Dresdner Bank AG

Dr. Erich Forster
Vorsitzender des Vorstands
Thyssen Krupp Materials AG

Dr. Reiner Maria Gohlke

Prof. Konrad Hinrichs
Vorsitzender des Vorstands
Philipp Holzmann AG

Dr. Jürgen Jeske
Herausgeber
Frankfurter Allgemeine Zeitung

Dieter Kaden
Vorsitzender der Geschäftsführung
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Hemjō Klein

Prof. Dr. Rolf-Dieter Leister
Infra Beratung AG

Dipl.-Ing. Hartmut Mehdorn
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Bahn AG

Dr. Günther Merl
Vorsitzender des Vorstands
Landesbank Hessen-Thüringen

Dr. Frank Niethammer
Ehrenpräsident
IHK Frankfurt

Dr. Bernd Thiemann
Mitglied des Aufsichtsrats
Rothschild GmbH

Prof. Dr. Günter W. Tumm
Konzernbeauftragter
Deutsche Post AG

Dr. Gert Vogt

Klaus Wächter
Sprecher des Vorstands
Frankfurter Sparkasse

Jürgen Weber
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG

Ernst Welteke
Präsident
Deutsche Bundesbank

Ständiger Gast:
Roland Koch
Ministerpräsident
als Aufsichtsratsvorsitzender
der Fraport AG

Glossar

Luftverkehrsspezifische Begriffe

ACI

Airport Council International

ADV

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen

Airline-Allianz

Kooperative Zusammenschlüsse von Fluggesellschaften

Airside

Vorfeld

Airside Operation

Luftseitiger Betrieb des Flughafens

Aviation

Luftverkehr

BOT

Build, Operate and Transfer = Bau und Betrieb von Flughafenterminals aufgrund einer zeitlich befristeten Konzession, nach deren Ablauf das Recht zum Betrieb endet

DFS

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, die für die Bewegungslenkung von Luftfahrzeugen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland und damit Teile der Luftaufsicht zuständige Stelle

Drehkreuz

Synonym für Hub

Duty-free-Shops

Ladenlokale, in denen auf die verkauften Waren keine Verbrauchssteuern oder Zölle zu zahlen sind

Flugzeugbewegungen

Starts und Landungen

Flughafenentgelte

Behördlich genehmigungspflichtige Entgelte für die Bereitstellung von Flughafeninfrastruktur (außer für zentrale Bodenverkehrsinfrastruktur)

Fraport AG

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Gewerblicher Verkehr

Linienverkehr, Regionalluft- und Expressdienstverkehr, Nichtlinienverkehr (Gelegenheitsverkehr) und Überführungsflüge

HALS/DTOP

High Approach Landing System/Dual Threshold Operation; neues Landeverfahren, mit dem durch Versetzen der Landeschwelle die beiden Ost-West-Bahnen effizienter genutzt werden können

Hub

Wortwörtlich „Nabe“; im Zusammenhang mit dem von der Fraport AG betriebenen Geschäft ein Flughafen, der Luftfernverkehr mit einem System von Zubringerflügen koordiniert

ICT

Informations- und Kommunikationstechnologie

Infrastrukturentgelte

Nicht behördlich genehmigungspflichtige Entgelte für die Bereitstellung der zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktur

Interkontverkehr

Interkontinentalverkehr

Intermodalität

Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger

Koordinationseckwert

Der Koordinationseckwert gibt die maximale Anzahl der in einem Zeitabschnitt planbaren Starts und Landungen an

Landside Operation

Landseitiger Betrieb des Flughafens

Luftverkehrsdrehscheibe

Synonym für Hub

MTOW

Maximum Take-off Weight; Höchststartgewicht für Luftfahrzeuge, maßgebliche Bestimmungsgröße für die Höhe von Start- und Landeentgelten

Glossar

PAX

Passagierzahlen

Retail-Geschäft

Vermietung von Flughafenflächen an Betreiber von Einzelhandelsgeschäften und Duty-free-Shops

Retailing

Synonym für den Betrieb des Retail-Geschäfts

Slots

Zeitnischen für Starts und Landungen

Star Alliance

Zusammenschluss von 15 Fluggesellschaften (Air Canada, Air New Zealand, ANA All Nippon Airways, Ansett Australia, Austrian Airlines, BMI British Midland, Lauda Air, Lufthansa, Mexicana, SAS, Singapore Airlines, Thai Airways International, Tyrolean Airways, United Airlines, VARIG)

Terminal

Abfertigungsgebäude auf Flughäfen

Terminaldienstleistungen

Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Terminals

Transfer-Passagiere

Passagiere, die ihre Flugreise unterbrechen und mit einem anderen Flugzeug weiterfliegen als sie angekommen sind; Transfer-Passagiere werden üblicherweise bei Ankunft als Aussteiger und bei Abflug als Zustieger erfasst

Transit-Passagiere

Passagiere, die nach einer Zwischenlandung in demselben Flugzeug weiterreisen

Travel-Value-Shops

Ladenlokale, in denen die Warenpreise im Wesentlichen denen der Duty-free-Shops entsprechen

Verkehrsentgelte

Infrastruktur- und Flughafenentgelte

Vorfeld

Gelände, auf dem Flugzeuge be- und -entladen werden

Betriebswirtschaftliche Begriffe

BAT

Bundes-Angestelltentarifvertrag

DVFA/SG

Deutsche Vereinigung für Finanzanalyse und Asset Management/Schmalenbach Gesellschaft

EBIT

Ergebnis vor Zinsen und Steuern

EBIT-Marge

EBIT/Umsatzerlöse

EBITDA

Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

EBITDA-Marge

EBITDA/Umsatzerlöse

MDAX

Aktienindex der Deutschen Börse AG, der die 70 Werte enthält, die von ihrer Größe her auf die DAX-Werte folgen

ROCE-Kapitalrendite

Return on Capital Employed

EBIT/Capital Employed (Capital Employed:

- Eigenkapital
- + Fremddanteile
- + Finanzschulden
- Schecks, Kassenbestand,
- Guthaben bei Kreditinstituten)

Shareholders' Advances

Gesellschaftereinzahlungen für spätere Eigenkapitalerhöhungen

Umsatzrendite

Jahresüberschuss vor Ertragsteuern und Fremden
Gesellschaftern zustehendes Ergebnis/Umsatzerlöse

XETRA

Exchange Electronic Trading; vollelektronisches Handelssystem für den Kassamarkt der Deutschen Börse AG





Finanzkalender

28. Mai 2002:	Zwischenbericht 1. Quartal
26. Juni 2002:	Hauptversammlung
27. Juni 2002:	Dividendenzahlung
22. August 2002:	Zwischenbericht Halbjahr, Pressekonferenz, Analystenkonferenz
28. November 2002:	Zwischenbericht 3. Quartal

Investor Relations

Telefon: +49 (0) 69-6 90-7 48 42

Telefax: +49 (0) 69-6 90-7 48 43

E-Mail: investor.relations@fraport.de

Internet: www.fraport.de

Impressum

Herausgeber:

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Presse und Publikationen (VSP)
60547 Frankfurt am Main

Text und Gestaltung:

Charles Barker GmbH,
Frankfurt am Main

Fotografie:

Bernd Vogel, Köln
Mattias Heitmann, Hamburg
Fraport AG (VSP)

Herstellung:

Fraport AG (VSP)

Satz und Lithografie:

Layout Service Darmstadt GmbH
MDDigitale Produktion, Maintal

Druck:

gzm Grafisches Zentrum
Bödige und Partner GmbH,
Mainz-Hechtsheim

Printed in Germany

